MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 OKTÓBER 1. (VI. ÉVF. 19. SZÁM)



Magyar repülőt oktat német lovagkeresztes bajtársa

ÁRA 80 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 19. SZÁM * BUDAPEST, 1943 OKTÓBER 1



csatai Csatay Lajos honvédelmi miniszter fogadja a magyar repülésügy vezetőinek jelentkezését a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap ünnepélyes vizsgabemutatóján


A honvédelmi miniszter ellép a növendékek sorfala előtt


Az előkelőségek, élükön a miniszte kel, a honvédelmi miniszterrel és védvezérkar főnökével

HMNRA-VIZSGA

a budaörsi repülőtéren

A magyar repülés utánpótlása, a Magyar Aero Szövetség kiképző keretein él, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap költségén repülőgépvezetői kiképzésben részesült növendékek szeptember 14-én délben tettek ünnepélyes keretek között vizsgát a budaörsi közforgalmi repülőtéren. Az előző évek »gyakorlatá«-val szemben idén kitűnő időjárás, meleg napsütés köszöntötte az újdonsült pilóták vizsganapját.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap most fejezte be ötödik munkaévét s ez idő alatt a Magyar Aero Szövetséggel karöltve nagyszerűen kiképzett repülőgépvezetőket bocsátott a m. kir. honvéd légierők rendelkezésére.

Az előkelőségek számára fenntartott helyen ott láttuk Kállay Miklós miniszterelnököt, csatai Csatay Lajos vezérezredes, honvédelmi minisztert, vitéz Szombathelyi Ferenc vezérezredest, a honvédvezérkar főnökét, vitéz Magyarosy Sándor altábornagyot, a m. kir. honvéd légierők parancsnokát, Szirmay Aladár m. kir. vezérőrnagyot, vitéz Laborczfy Rezső ezredes, a HMNRA intézőbizottságának helyettes elnökét és még igen sok más vezető egyéniséget a magyar katonai és polgári életből, akiket Ember Sándor dr. országgyűlési képviselő, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intézőbizottságának elnöke és vitéz Háry László vezérőrnagy, a Magyar Aero Szövetség elnöke fogadott.

Először dr. Ember Sándor ismertette rövid tájékoztatóban a HMNRA öt évre terjedő munkásságát, visszapillantást adott repülésügyünk ujjászületésének történetére és részleteket közölt a Magyar Aero Szövetség 1943. évi munkaprogrammjából is. Beszédét nagy tapssal és éljenzéssel fogadták a megjelent előkelőségek, majd az alapi növendékek szervesen összetartozó, gondosan összeállított programmban mutatták be az iskolázás menetét. Először a motornélküli iskolázás bemutatóját tartották meg, majd a motoros repülőgépvezető növendékekre került a sor. A kiképzést az Alap kereteinél a nyár folyamán tartották s most tettek tanuságot repülőtudásukról a magyar harcigépek leendő pilótái. A közönség nagy tetszéssel fogadta a gyakorlatokat, melyek során a növendékek valóban kíváló ügyességet árultak el. A seregszemle végül is a kiképzett növendékek díszmenetével ért véget.

A díszmenet után csatai Csatay Lajos honvv. miniszter intézett rövid beszédet a motoros növendékekhez és az oktatói karhoz. »Örömmel tekintettem meg a vitorlázó és motoros pilótakiképzésnek azokat a nagyszerű eredményeit, amiket itt bemutattatok — mondotta a miniszter. A magyar repülőt a hazaszeretet és az önfeláldozó kötelességteljesítés kell, hogy jellemezze. Erre van szükségünk, hogy egykoron helyébe lépjenek a magyar repülőknek, akik védelmezik a hazát és harcolnak a fiatal magyar légierő becsületéért és dicsőségéért.«


Dr. Ember Sándor elnöki beszámolója


Ötös Bücker-raj a levegőben



Növendékek felszállásra készen


Tisztelgő oktatók


Indítják a Bücker


Libasorban mennek a gépek


Díszmenet


Jobbra nézz!



1943 szeptember 16-tól szeptember 30-ig

Az olasz fegyverletétel következményeként kialakult új földközitengeri helyzet nagy elhatározások elé állította a német hadvezetést keleten is. A Balkánon és Itáliában új német hadseregek felvonulásával párhuzamosan szükségessé vált a keleti arcvonalnak és az arcvonal hadtápvonalainak megrövidítése.

A védőharc keleten közel három hónapja tart és az ellenség hadi- és emberanyagának eddig elképzelhetetlennek gondolt felőrlését eredményezte. A szovjet támadás azonban ennek dacára tovább tart és a száraz őszi időjárás utolsó napjait is kihasználva, szívósan követi a téli védővonalra kitérő német és szövetséges erőket. A légierő ezekben a súlyos harcokban önfeláldozóan támogatja a földi fegyvernemeket és főleg megsemmisítő csapásokat mér oda, ahol a felderítés nagy szovjet erőösszevonásokat állapít meg. A tervszerű német visszavonulás, ami a feladott területen minden, az ellenség számára hasznos berendezés, élelem, vasútvonal, stb. tökéletes elpusztításával jár, helyenként már 2—300 km-es, sivataghoz hasonló területsávot hagyott vissza maga mögött. Az elpusztított, lakosság és élelem nélküli senkiföldje főleg az esős idő és a tél beállta után már nem nyereségként, hanem teherként fogja a szovjet hadvezetést további terveiben befolyásolni. Egyszer azután el fog jönni az az idő is, amikor az új német fegyverek és tartalékok a Donec-vidék jól kiépített szovjet ellátóvonalaitól messze nyugatra előre engedett szovjet hadseregek ellen ismét támadásba mennek át. Nagy területek feladása egyáltalán nem döntő jelentőségű keleten, mint ahogy az orosz tér nagysága miatt az elfoglalásuk sem eredményezett döntést 1941 és 1942-ben. A keleti arcvonalról kivont nagy erőkkel és az egyéb tartalékok segítségével azonban sikerült egy háborús krízisen úrrá lenni, amit ellenségeink döntő csapásnak szántak az Európa elleni támadásban. A Balkán ellen tervezett támadás elhúzódása és a délolaszországi angolszász offenzíva lassúsága a nagy és gyors német ellenintézkedéseknek és Mussolini szeptember 13-án történt bravúros kiszabadítása a következménye.

A Szovjet és az angolszászok a Badoglio kormány árulása, az olasz flotta átpártolása és az olasz hadsereg fegyverletétele után már elintézettnek tekintették az olasz kérdést, illetve a földközitengeri háború ügyét. A megrendült és háborúban kifáradt olasz nép a bombázások és az ellenséges bomlasztó hírverések háborújában alul maradt. Mussolini félreállításával és őrizetbevételével egy húszéves politikai rendszerre akartak döntő csapást mérni. Hitler elhatározásából azonban hősi, vakmerő ejtőernyős-repülő vállalkozás sikereként a Duce újra kiszabadult és ezzel az olasz politikai helyzet megváltozott. Mai szemmel nézve már megállapítható, hogy az angolszászok támogatásával előkészített olasz belső válság és fegyverletétel a háborúnak csak egy drámai epizódja lett, de nem döntő eseménye. Olaszország éppen úgy, mint latin testvére, Franciaország, történelme legsúlyosabb időszakában kettéroppant és nagyobbik része a háromhatalmi egyezmény oldalán, a másik pedig az angolszász hadsereg által megszállva tekint a jövőbe.

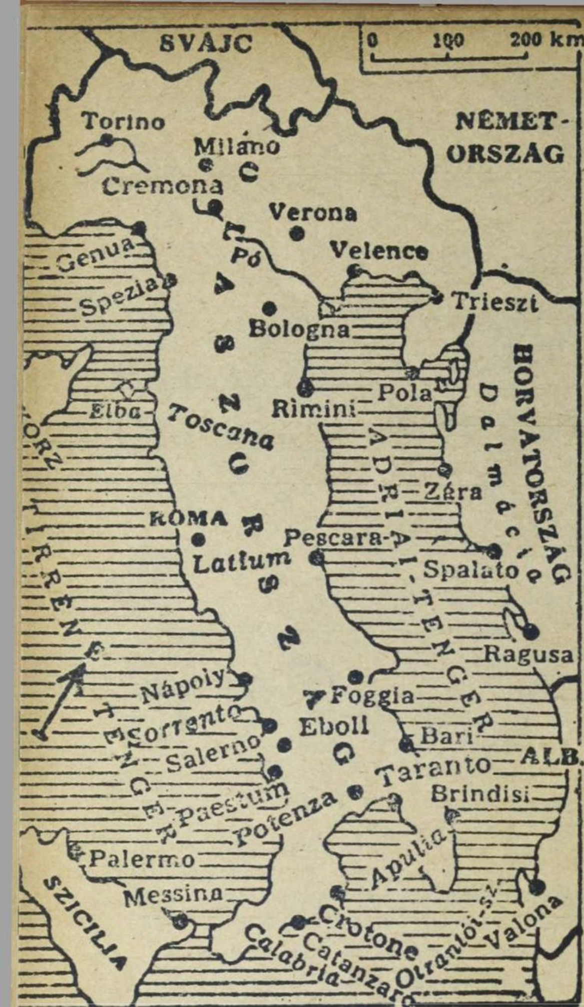
Mussolini erélye és hite, Graziani tábornagynak, a Duce hadügyminiszterének szervezőképessége újra a tengely erős tényezőjévé fogják tenni Olaszországot. Az olasz flotta átállása kétségkívül még jobban megerősítette az angolszászok tengeri túlsúlyát, de a Mussolini vezetése alatt álló köztársasági Olaszország kontinentális viszonylatban lényegesen többet jelent *Európa védelme* szempontjából, mint amennyi értéket képvisel ellenségeink oldalán a Badoglio-kormány az olasz flottával, *mint támadó erő.*

*

Az olasz válság végül a Balkánra is kihatott, ahol a németek az eddigi olasz politikai befolyásnak következményeit gyorsan felszámolták. Horvátország megkapta egész Dalmáciát. Szerbia is, Montenegró is a Szandsákkal megnagyobbodik. Albánia önállósága elhatározott dolog és kedvezőbb lett a német-görög viszony is. Bulgária, változatlan tengelybarát politikájának következményeként, nemzeti aspirációi csaknem teljesen kielégítést nyertek. Ami pedig az orosz-angolszász támogatással felélénkült partizántevékenységet illeti, nagyobb német csapategységek jelenléte majd véget vet annak is.

*

A katonai helyzetet összefoglalva: a tengelyállamok, illetve a háromhatalmi



egyezményhez tartozó erőcsoport egy súlyosnak indult válságon, belső ereje, céltudatos katonai és politikai vezetése révén úrrá lett éspedig igen rövid idő alatt.

A keleti arcvonalon talán már a közeljövőben viszonylagos nyugalmat fog diktálni az időjárás is. Az olaszországi hadszíntéren az angolszászokra még sok, a salernói csatához hasonló meglepetés vár. A nyugati területek elleni légitámadások hullámzása a védelem megerősödését igazolja, amihez a jövőben az újonnan bemutatott német fegyverek révén a német támadótevékenység átütő sikerű megerősödése várható.

A búvárhajóháború újra megindult és az első nagy sikerek komoly eredményeket sejtetnek a négyhavi kényszerű szünet után.

Végül Japán bejelentett totális mozgósítása, a japán légierő újabb megerősödése és sikerei a távolkeleti angolszász reményeket sem engedik úgy megvalósulni, ahogy azt sorozatos értekezleten, az olaszországi első sikerek hatása alatt ellenségeink elképzelték.

Churchill legutóbbi beszédében figyelemreméltó mondatok voltak a légiháborúról és az angolszászok nagyszabású előkészületeiről. Annyi géppel akarnak Németországra támadni, ami már a légitér »telítettségét« jelentené és összeroppantaná szörnyű hatásában a német honi ellenállást. Erre a nagy kijelentésre majd a Kelet-Lengyelországban bemutatott védő és támadó fegyverek fogják német részről a választ megadni.

A szovjet arcvonal nagyjában a Vitebszktől keletre levő védővonaltól délre egészen a kubáni hídfőben levő Novoroszijszk-ig mozgásban van nyugat felé. A tervszerűen kiürített nagyobb városok, Szmolenszk, Brjanszk, Roszlavl, Csernigov, Poltava, a Donec-Dnyeper közti iparvidékek városai, Bergyanszk és a kubáni hídfőben Anapa és Temrjuk. A lezajló harcokban a szovjet páncélos- és légikötelékekből az elmúlt héten 1350 páncélos és 1080 repülőgép pusztult el. A Spitzbergákon végrehajtott német rajtaütés az északi hajókaravánforgalom nagy szénfelvételező helyét és fontos időjelző rádióállomását hosszú időre kikapcsolta. Az Északi-Jegestenger felett a Szovjet légiereje háromszor is támadólagosan lépett fel részben német hajókaravánok ellen, azonban megsemmisítő veszteségeket szenvedett a német vadászoktól és légvédelemtől. A csatarepülőkkel és bombázókkal támogatott szovjet támadások Szmolenszk környékén, Kievtől keletre, a Dnyeper környékén és a nogaji steppe felett mindenütt a német és szövetséges légierő erélyes és eredményes ellentámadásába ütköznek. A német légierő fölénye a keleti arcvonalon változatlan, sőt a légiharcok eredményessége a százalék szerinti veszteség összehasonlítása alapján tovább nőtt. 1:16 és 1:20 között mozog, ami mindennél többet mond.

A német légierőnek már négy olyan pilótája van, aki kétszáznál több ellenséges gépet lőtt le.

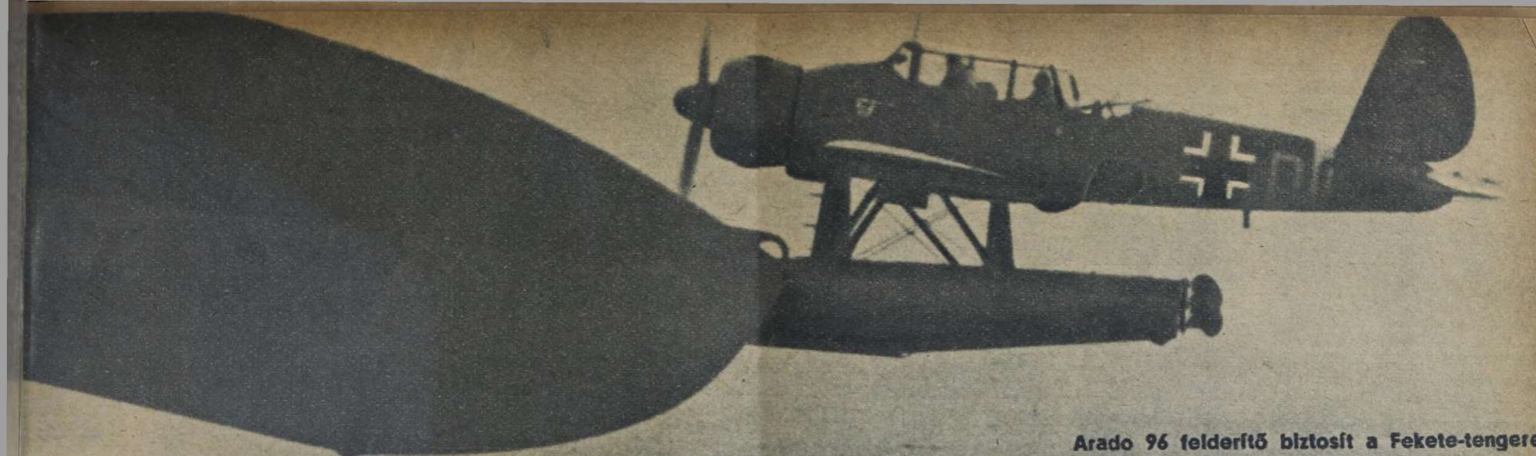
A német háborús szakírók több alkalommal kiemelték, hogy milyen nagy szerepe volt a német légierőnek a készülő tömegtámadások felismerésében és az azon súlypontok elleni zuhanó és alacsonytámadásokkal mennyire megzavarták és hátráltatták a nagy támadási tervek végrehajtását. Vjazma és Szmolenszk környékén, Poltavánál, Sztalinonál és a Kubán hídfőben a német és



szövetséges légierők több alkalommal ezernél nagyobb géplétszámmal támadták több hullámban az offenzívához felsorakozott szovjet seregeket, azok páncélosait és tüzérségét, üzemanyag és lőszerraktárait. Egyrészt a saját vezetés és csapat időt nyert a megfelelő ellenrendszabályok elvégzésére, másrészt az ellenséget összebombázott csapatrészének rendezésével és kiegészítésével, továbbá anyagának utánpótlásával jelentősen késleltette.

A második hónapja tartó mozgó hadviselésben a német légierő szinte szakadatlanul a legkényesebb pontjait tapogatta ki az orosz vezetésnek és ott tényleg oly károkat okoz, amit a légifényképek, szökevények és foglyok igazolnak. Az a késleltető hatás, amit a légierő a szovjet támadások lendületének és súlypontképzésének megsemmisítésével elér, most, amikor a Szovjet szinte az időjárással fut versenyt, hogy még a tél előtt valahol áttörést harcoljon ki.

Ezzel szemben a szintén tömegesen bevetett szovjet légierőről azt állapítják meg, hogy azok bevetése nagyrészt minden terv nélkül történik. A csapat, az utánpótlás és az ellátás alig szenved azok következményeiből, annyira célzás nélkül dobják bombáikat, még



Arado 96 felderítő biztosít a Fekete-tenger

most, a szovjet háború harmadik évében is az orosz bombázók. Példaként megemlítik annak a 115 gépből álló szovjet köteléknek esetét, ahol 45 könnyűbombázót 70 vadász kísért. Ezt a csoportot Novotny százados a 215 légigyőzelmet aratott kiváló vadászrepülő harmincadmagával megtámadta és percek alatt saját veszteség nélkül 18 ellenséges gépet lelőtt.

A délolaszországi angolszász offenzíva negyedik hete tart és különösen a Salerno körüli ütközetekben és az odairányuló hadianyagszállításban az ellenség igen jelentős veszteségeket szenved. 6 cirkáló, több kisebb hadihajó, kb. 116.000 tonna ellenséges szállítóhajótér pusztult el légi és búvárhajó támadások következtében a Tirreni tengeren. Az 5. amerikai hadsereg legalább 25.000 embert vesztett, sebesülteket és halottakat, továbbá mintegy 4500 foglyot. A német légierő igen előnyösen használta ki délolaszországi repülőalapjait, ahonnan meglepő támadásokkal gyengítette a partraszállókat. Az angolszász légierő nyomása azóta érvényesül jobban, mióta az Apuliai síkságon levő olasz repülőterekre nagyobb erőkkel áttelepült és azokat berendezte saját használatára.

Észak-Olaszországban a helyzet már tisztult, Közép-Olaszországban még nem alakult ki, délen Kesselring csapatai felvették a Calabriában és Apuliában látszólag elvágott német kötelékeket és azokkal megerősödve folytatják védővisszavonuló harcukat.

Szardiniát a német csapatok kiürítették, Korzikában még folynak harcok, ott francia egységek is partra szálltak. A Földközi-tenger egyes jelentéktelen szigeteit az angolok birtokba vették, de Rhodos és Kréta áll. Az angolszász légitevékenység a Földközi tenger vidékén átmenetileg gyenge volt és Nyugaton Németország s a megszállt területek ellen sem ismétlődtek sűrűn a támadások. A legutolsó nagy bombatámadás óta 16 nap telt el, amíg az angolok Hannover—Oldenburg vidéke, az amerikaiak pedig az északi tengerpart városai és francia célok ellen megismételték terrortámadásaikat. A lelőtt gépek nagy száma a német légvédelem és vadászelhárítás további erősödését igazolja. Az olasz légierő teljes kiesése dacára a német légierő az arcvonal minden részén eredményesen küzd az angolszász légifölény ellen és főleg az otthon sebezhető részeit védi a legerélyesebben.

Ebben a helyzetben természetesen könnyű semleges megfigyelőknek és az inkább külső hatásra dolgozó ellenséges sajtó nagyrészének arról írni, hogy enynyivel vagy annyival erősebb az angolszász—szovjet légierő. Bizonyos számvetések már azt bizonyítják, hogy az Európa ellen bevethető gépek száma oly nagy, hogy döntő lehet a háború továbbfolytatása szempontjából. Ezeknek csak azt lehet egyelőre felelni, hogy emlékezzenek a búvárhajóharc fejleményeire. Ott is az elhárítás az óriási sikerek szinte döntőnek ígérkező hónapjaiban vált olyan erőssé, ami a hideg számítással dolgozó német admiralitást arra az elhatározásra bírta, hogy négy hónapon át szüneteltesse a nagy veszteségek miatt felőrlődéssel fenyegető tengeralattjáró harcot, a német légvédelem és támadás is ismerte az ellenséges légi kapacitást és annak határait. Ennek megfelelően dolgozta ki a védő és támadó fegyvereket, mik jönni fognak és átütő sikerűek lesznek. Ez természetesen nem zárja ki, hogy az ellenség is olyan új támadó fegyverekkel jön bizonyos idő mulva, amikkel szemben megint csak újabb védekezés lesz hatékony. Hiszen éppen a német búvárhajók újabb nagy sikere bizonyítja, hogy a fokozott védekezés dacára, sikerült a harcot tökéletesített, új eszközök segítségével eredményesen továbbvinni.

*

Japán hadszínterein nem volt jelentős esemény. Az ujguineai harcok a Salamon szigetcsoportban folyó légi- és convoytámadások kisebb következményű dolgok. Az amerikaiak főleg a Bougainville-i japán repülőgép és hadihajótámaszpontot támadják nagy erővel. Japán jelentés szerint az utolsó támadás 130 amerikai bombázó lelövésével végződött. Az amerikaiak az első támadásnál 240 géppel jelentek meg.

A légitevékenység Kína felett is megindult, egyelőre a nagyobb nemzeti kikötők ellen, amerikai gépekkel. Japán viszont bejelentette új géptípusait és szintén nagy légi fegyverkezésbe kezdett. Az új felderítő typus jelzése *Liusitei*, a vadászgépeké *Sioki*, a nehéz bombázóké *Koryu*. A csendesóceáni támadásnál már bevetésre is kerültek és igen jól beváltak.

A búvárhajóharc a Földközi-tengeren és az Atlanti-óceánon újból feléledt. Szokatlan nagyszámú — 15 — torpedórombolót lőttek ki a német búvárhajók a hajókíséretből és összesen több mint százezer tonna hajóteret süllyesztettek el az Óceánon, Gibraltárnál és a Földközi-tengeren, a legutóbbi héten. A beálló ködös és viharos időjárás az Atlanti-óceánon, lehetővé fogja tenni a tenger farkasainak meglepő bevetését, ami most kétszeresen hatásos, mert nemcsak az angol, hanem az amerikai haderők utánpótlása is megsínyli az eredményes búvárhajótámadásokat.

*

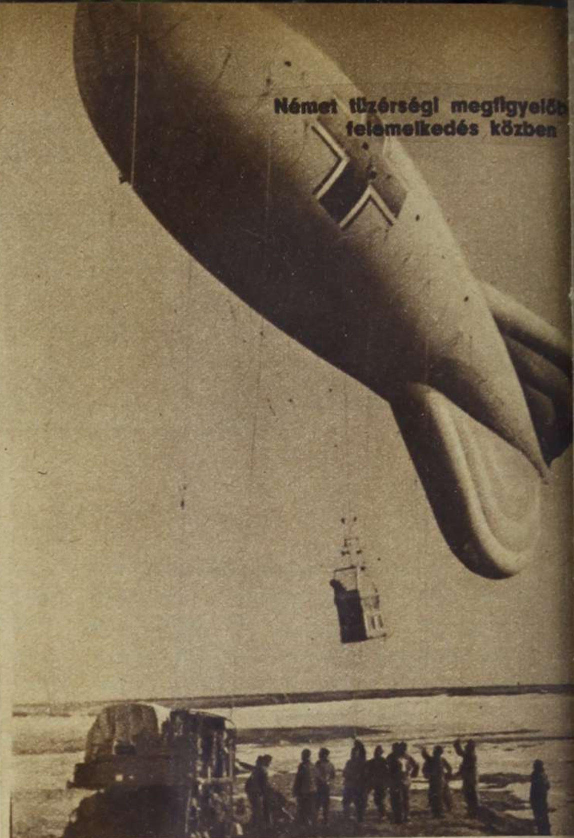
A keleti nagy területek mozgó-őrlőharcokban való feladása és az olasz és Balkán-területek megszállása között okozati összefüggés van. Ezért a szovjet »előnyomulást« tervszerű német kiürítésnek kell tekinteni, amit természetesen igyekeznek az oroszok megzavarni, siettetni. De eddig sehol áttörés vagy bekerítés nem történt és minden a német hadvezetés számításai szerint megy végbe.

Amíg Olaszországban az egész év folyamán megszakítás nélküli harcokkal kell számolni, addig Keleten az időjárás, az előírt védővonal elérése a szovjet bekövetkezett utánpótlási nehézségei következtében időszakonként viszonylagos szünet áll be.

Az Európa elleni légiháborút is az időjárás fogja nagyobb tömegtámadások helyett kisebb. de sűrű, a pillanatnyi időjárási helyzetet kihasználó vállalkozásokká alakítani.

Bt.

Harckocsivadászatra induló zubó



Német tüzérségi megfigyelő
felemelkedés közben



Lelőtt LAGG. 5. szovjet vad

A Storch is kiveszi részét a sebesült bajtársak szállításában



A műrepülés a repülés magasiskolája. Elsajátítása nélkülözhetetlen annak, aki *valóban jó pilóta* akar lenni. Műrepülés közben szokja meg a növendék a váratlan és rendestől eltérő helyzetekben való repülést, itt tanulja meg az ilyenkor kellő pillanatban szükséges kormánymozdulatokat, egyszóval *teljesen ura lesz gépének és szinte eggyé forr vele.*

Hogy a műrepülést olvasóink fokozott érdeklődésére való tekintettel összefoglalóan ismertethessük, felkerestük a Ferihegyi repülőtéren a magyar repülés kiváló műrepülőjét, *Kováts Sándort.* Ő a műrepülés elméleti és gyakorlati oktatásának, valamint végrehajtásának egyik legjobb szakértője és a kérdéssel kapcsolatban valóban sok érdekeset hallhattunk és láthattunk ezúttal is tőle.

*

Autónk nagy sebességgel rohan a Ferihegy-felé vezető elsőangú betonúton, befordulunk a sportrepülőtér irányába és néhány perc múlva már a hangárok mellett fékezünk le. A kora délutáni órában még csend honol mindenfelé, az oktatás csak később kezdődik.

Kováts Sándort, a sportrepülőtér parancsnokát és a kiképzőkeret vezető főoktatóját otthon találjuk. Éppen ifjabb Kováts Sándorral folytat élénk eszmecserét és a fiatalúr — aki valószínüleg repülési problémák iránt érdeklődött papájánál — egyéves korát meghazudtoló komolysággal viselkedik. Kiegészíti a kedvenc családi együttest a kis vasgyúró bájos és végtelenül kedves édesanyja Kovátsné Filótás Lili. A nyár folyamán egész családjával együtt a repülőtéren lakik Kováts Sándor, egy barátságos és ízlésesen berendezett lakóépületben.

Sétára indulunk a hangárok felé. Nézegetjük a példásan gondozott gépeket és egyik sarokban megpillantjuk Kováts kedvenc műrepülőgépét, a *Nagyvárad* névre keresztelt *Bücker Jungmeistert.* Egyszerre a műrepülésre terelődik a szó.

— A műrepülés oktatását már az alapi növendékeknél feltétlenül szükségesnek tartom — mondja Kováts Sándor. — Amíg valaki nem tudja végrehajtani legalább a legegyszerűbb műrepülőgyakorlatokat, nem is lehet tökéletes pilóta. Sokan ellenzik, hogy a növendékeket műrepülésre is kiképezzük és azzal érvelnek, hogy nem akrobaták, hanem csak jó repülőgépvezetőkre van szükség. Ezek félreértik az oktatás távolabbi célját és ez az, hogy a növendék feltalálja magát a legváratlanabb helyzetekben, melyeket hibás kormánymozdulattal vagy ő idézett elő, vagy a kedvezőtlen légköri viszonyok folytán keletkeztek és ismét urává tudjon válni gépének. A műrepülés hiányos tudása már sok balesetnek volt oka — teszi hozzá.

— Volt már főoktató úr olyan helyzetben, hogy különösen hasznát vette műrepülő tudásának? — kérdezzük.

— Valóban, egyszer saját bőrömön tapasztaltam a hasznát és sajnos, volt alkalmam mindjárt a hiányból eredő bajt is látni. A harmincas évek elején történt — meséli — hogy egy öreg Hungáriával szálltam fel az érdi repülőtéren. Akkor még tulajdonképpen nem is igen műrepültem, hiszen azokkal a gépekkel meg sem lehetett kísérelni azokat a mozdulatokat, melyeket ma könnyedén megcsinálhatunk. Egyszóval mégis próbálkoztam néhány figurával, mikor egyszerre a gép dugóhúzóba esett. Nem voltunk magasan és hiába próbáltam kivenni belőle, nem ment. Nehéz pillanatok voltak, míg végül a föld felett néhány méterrel sikerült siklásba átmenni és minden baj nélkül megúsztuk a kalandot. Nem sokkal utánam egy növendék szállt fel. Sima repülésből látható ok nélkül dugóhúzót kezdett a gép, a pilóta nem volt tisztában a műerpülés e helyzetében szükséges tennivalókról és lezuhant.

Közben kezd benépesedni a repülőtér. A növendékek repüléshez készülődnek, kitolják a gépeket és motorpróbát tartanak. A dörgő motorzajban csak kiabálva értjük egymás szavát.

A növendékek kiképzéséről és tanulékonyságáról beszélgetünk.

— Két-három hét alatt mindegyik megtanul gépet vezetni, — magyarázza Kováts Sándor, miközben egymásután fogadja fiai jelentkezését — és meglepően ügyesek a műrepülés elsajátításában is. Nem is hinné el az ember, hogy első elméleti oktatás után például a jobbak tökéletesen repülik az egyik legnehezebb figurát, az orsót. Egy igen érdekes megfigyelést is tettem ezen a téren — folytatja. — Aki már régóta vezet gépet, de műrepülni annak idején nem tanult, ma már aligha fog megtanulni. Régi, kipróbált pilótáim kezdenek gondolkozni, tétovázni a gyakorlat közben, melyet persze akkor már régen elvitt az ördög — teszi hozzá mosolyogva.

A kiképzés időközben teljes gőzzel mgkezdődött. A gyakorlógépek egymás után, szabályos időközökben indulnak és kört írva a repülőtér fölött, tökéletesen szállnak le. Kováts elégedetten nézi fiai munkáját.

— Műrepülést is ezekkel a gépekkel tanulják a fiúk? — adjuk fel a kérdést.

— Természetesen nem mindegyikkel. Nagyon igénybeveszi a gépet a műrepülés és nálunk a főszempont a gépek kímélése. Műrepülni csak erre a célra külön kijelölt gépekkel lehet. Ez a magyarázata annak, hogy annyi jó állapotban lévő gépünk van — teszi hozzá kis büszkeséggel a hangjában.

Beszélgetésünknek egy szerelő jelentése vet véget.. „A főoktató úr gépe készen áll!". Kiderült, hogy kedves házigazdánk előkészíttette gépét és műrepülőbemutatóra készül. Ismét lesz alkalmunk gyönyörködni tudásában, melyet annyiszor megcsodálhattunk már repülőnapok és bemutatók alkalmával. Kováts beszáll gépébe, bekötözik, mi pedig egy másik gépen — egy kétüléses Klemmen kapunk helyet.

Felszállás! A Bücker rövid nekifutás után meredeken emelkedik és egy-kettőre tekintélyes magasságot nyer. Mi is indulunk és lassu emelkedéssel igyekszünk vele egy magasságba kerülni. Közben a Bücker megkezdi csodálatos mutatványainak sorozatát. Magasba rántja orrát, majd egyszerre mintha légcsavarján függve megállna, szinte egy helyében tesz egy teljes fordulatot és *zuhanórepüléssel* zúg felénk. *Bukóforduló!* Méterekre tőlünk suhan el, hogy rövid vízszintes repülés után hatalmas körben *hátra bukfencet* repüljön. A motor hangja időnként szinte nyomasztóan elcsendesedik, míg a gép felhúzásakor harsogó dörgésbe csap át. Most orsó következik. Saját hossztengelye körül forog a gép, haladási irányát megtartva. A lágyan, folyamatosan gördülő *vezetett orsók* pillanatonként váltogatják egymást gyors, perdülő orsókkal. Szinte szemmel alig tudjuk követni a gép csapongó lepkéhez, vagy néha prédájára sebesen lecsapó ragadozómadárhoz hasonló villámgyors és mégis finoman kidolgozott mozdulatait. Forgolódik, keringőzik körülöttünk, alattunk és felettünk, hol hátát, hol meg hasát mutatva felénk. Az őszi


Bukfenc közben

nap sugarai csillogva törnek meg a szárnyakon és a gép árnyéka zűrzavaros ábrákat rajzol alattunk a földekre.

A szédületes mutatványok pillanatnyi szünet nélkül váltogatják egymást. Már szinte meg sem tudjuk különböztetni egymástól az egyes figurákat. Gyönyörűen végrehajtott *amerikai fordulók* sorozata következik: *hátra bukfenc*, de vízszintes helyzetben a gép egy *fél orsóval* ismét rendes helyzetbe kerül és egyenesen folytatja útját. Az egyik után hatalmas *nyolcas* leírásába kezd a gép. A hurokban benne vagyunk, a Bücker pár méterre mellettünk zúg el és jól látjuk Kováts mosolygó arcát a sapka és szemüveg alatt. A gép és ember tökéletesen egybeforrt, mint századunk kentaurja és nem tudjuk, mit gondoljunk inkább: a gép vált gondolkozó lénnyé, vagy az ember lett egy csodálatos gép? Annyira egyek.

A Bücker most meredeken emelkedik, mintha valami láthatatlan erő húzná felfelé a kék égbolt teteje irányában. Mikor már annyira felettünk van, hogy csak kis pontnak látjuk, megfordul és *dugóhúzóba* kezd. Mint hulló őszi falevél pörög, zuhan egyre gyorsuló sebességgel a föld felé. Ha nem tudnánk, hogy ki ül a pilótaülésben, már-már azt hinnénk, hogy az a gép föllázadt az ember ellen és lerázva magáról a kemény kezek irányítását, pozdorjává töri magát. De a feszültség feloldódik; a Bücker köztünk és a föld között megrázkódik és zuhanása sima repülésbe, majd vezetett orsóba megy át.

Klemmünk lassan széllel szembe fordul és magasságot vesztve, a leszállóhelyet veszi irányba. Szép háromponl leszállással érünk földet és begurulunk indulási helyünkre. Kováts Sándor gépét közben elvesztettük szem elől, de egyszerre a nap irányából villámgyors *zuhanórepüléssel* csap le reánk. Fülrepesztően felbőgő motorral, mint szilaj csikó ágaskodik fel közvetlenül előttünk, hogy rögtön újabb zuhanótámadást intézzen a hangárok ellen. A gépet most nem húzza fel, hanem a föld felett mintegy 30—50 méterre *késrepülésben*, élére állított szárnyakkal suhan végig a starthelyen veszteglő gépek során. Még egy utolsó bukfenccel felhúz a magasba, azután halkuló motorral csendes siklásban közeledik a repülőtér zöld gyepszőnyegéhez, ahol tökéletes leszállás után végleg elhallgató motorral pihen meg a Jungmeister. Kováts frissen és vidáman ugrik le a gépről, olyan egyszerűen, mintha nem is ő lett volna az, aki pár perccel előbb minket mutatványaival elkápráztatott.

Mikor megköszönjük és gratulálunk, szerényen mondja:

— Akármelyik kiképzett növendékem megteszi ugyanezt, talán még szebben is. Ma egyébként sem volt ideális műrepülőidő, úgyhogy a gyakorlatok — szakértői bíráló szemmel — nem is voltak egészen kifogástalanok.

Megkérdezzük, mi a mutatványok végrehajtásának előfeltételei: és mire kell műrepülés közben különösen figyelni?

— Elsősorban *megfelelő magasság* szükséges. Növendékeknek tilos 600 méteren alul műrepülni, oktatóknak 300 méteren van az alsó határ. Én azért néha lejövök alacsonyabbra is, de az óvatosság mindig tanácsos. Elgondolkozik. — Azt kérdezted, hogy mi a legfontosabb a műrepülésnél? Hát erre csak azt lehet felelni, hogy az egyetlen és legfontosabb dolog: *a teljes nyugalom*. Hirtelenkedni, kapkodni soha sem szabad. A másik végtelenül fontos dolog, hogy a *gépet tökéletesen kell ismerni*. Itt van például a dugóhúzó, amitől a legtöbben annyira félnek, pedig nem is olyan veszélyes, csak minden gép másként viselkedik benne. Ha a pilóta ismeri gépét, könnyen ki tudja venni ebből az „állapot"-ból, akár szándékosan, akár pedig akaratlanul került bele. A műrepülés tulajdonképpen rengeteg sokféle erőhatás összeegyeztetéséből áll. *Centrifugális erő, motor húzóereje, a gép tehetetlensége és a nehézségi erő*, mind-mind fontos szerepet játszik és ezeknek az erőknek a kormányszervek segítségével megfelelő összhangba hozása által lehet tulajdonképpen a mozdulatokat kialakítani.

Közben bealkonyodott. A növendékek gyakorlógépei is pihenni tértek már és a motorok zaja elhalt. Csak elvétve húz el felettünk egy-egy katonai gép, hazatérőben. A hangárokban gépápolás folyik. A fiúk megtisztítják, helyre tolják a gépeket. Kováts Sándor meggyőződik róla, minden rendben van-e és elindulunk a lakóépületek felé. Nem pihenni megy, még fontos munkák várnak rá: a repülőszemélyzet és a kiképzőkeretek élelmezési és egyéb adminisztrációs gondjai is az ő vállára nehezednek.

A teherautók előállnak. A növendékek felkapaszkodnak és a legközelebbi kiképzési napig búcsút mondanak a repülésnek, a repülőtérnek és szeretett főoktatójuknak. Mi is búcsúzunk. Mégegyszer köszönetet mondunk a sok érdekes látnivalóért. Beszállunk a kocsiba, a soffőr gázt ad, a repülőtér pillanatok mulva elvész a felkavart porfelhőben.

*

Amíg a kocsi száguld Pest felé, visszagondolunk arra, amit ma délután hallottunk és láttunk. Láttuk, hogy itt bajtársias, igaz repülőszellemben nevelik az utánpótlást és az oktatók azon vannak, hogy azt a tudást, melynek birtokában van, maradéktalanul tovább is adja. Biztos, hogy akik az ő kezei alól kerülnek ki, tökéletes műrepülők lesznek. *Nem akrobaták, hanem elsőrangú, megbízható pilóták, akik ha kell, átcserélik a sportgépet vadászgépre és a légiharc ezer kiszámíthatatlan helyzetében fogják felhasználni műrepülőtudásukat. És érezzük, hogy ezzel találtuk meg a műrepülés legfőbb értelmét.*

STIRLING GYÖRGY

A FOSZFORBOMBA

A legújabb német jelentések tanusága szerint a német felségterület felett ledobott angolszász bombák jelentékeny százaléka *foszfor-gyujtóbomba.* Főleg a nagyvárosok elleni terrortámadások alkalmával jut a főszerep a foszforbombának, mivel ma már a robbanóbombákat elsősorban inkább azért vetik le, hogy a rombolásokkal kedvezőbb »működési« teret teremtsenek a gyujtóbombáknak s így nagyobb területet tegyenek tűzvész áldozatául.

A foszforbombát részletesen ismertetjük, már a fenti oknál fogva is, a német szaksajtó közelmultban közölt adatai alapján. A foszforbomba jele *INC 30 LB,* ami 30 font súlyú gyujtóbombát jelent *(INC = incendiary, LB = font).*

Az előző világháború olaj-gyujtóbombáiban és néhány ködbombában kell keresnünk a foszforbomba ősét. 1940-ben vetettek le először nagyobb mennyiségben folyadéktöltésű gyujtóbombákat az angolok német területre. Ezek benzin, benzol és kőolajtöltetűek voltak, rongyokkal és más textiliákkal elkeverve, hogy ezeket a becsapódáskor szertevethessék s így újabb tüzeket idézzenek elő. A Molotov-cocktailekben már foszfor-kén keveréket is használtak, a folyadékhoz nyersgumit adtak hozzá, hogy lassabban égjen el. Az új harceszköz volt az INC 50, LB = *foszforkanna.* Ez a kanna eredetileg nyersgumi *(latex)* küldésére szolgált. A gyujtófolyadék *87% benzin, 10% kaucsuk, 2—2.5% foszfor és kevés kén keveréke volt,* a gyujtás *foszfor és kén 9:1 arányú keveréke.* Ebből származott végül az INC 30 LB bomba.

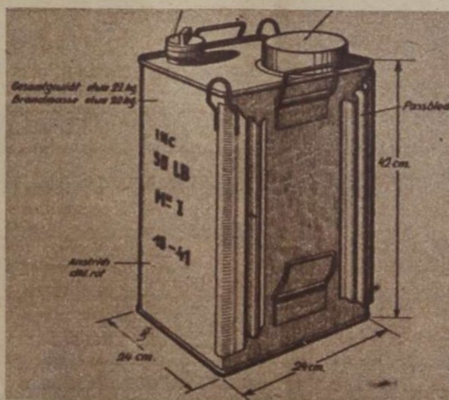
A bomba ma *két változatban* használatos (Mark I. és II.), ezek külsőleg nem sokban különböznek: a hengeres bombatestet, mely kb. 40 cm hosszú, alul félgömbalakú, felül pedig csonkakúpalakú zárósüveg egészíti ki. A teljes hossz 81 cm, a legnagyobb átmérő 12.6 cm. A félgömbben van az érzékeny gyujtás és 35 g fekete lőpor a gyujtófolyadék kivetésére. A folyadék a középrészben van. A kúpos rész üres s rajta van a vezérfelület. A Mk. I. és II. bombák közötti különbség elsősorban a fej kiképzésében van és annyira nem lényeges, hogy azt részletesen nem is ismertetjük.

Az egész bomba súlya mintegy 14 kg (pontosan 13.6 kg), ebből a gyujtófolyadék összesen 4 kg súlyú. A Mk. II. bombában a nyersgumit egy műanyaggal helyettesítik, a benzint pedig benzollal. A Mk. II. bomba töltete tehát *78% benzol, 4.9% műanyag és 17% szilárd foszfor.* Utóbbi a bomba fejében és a gyujtásban van. A Mk. I. bomba töltete azonos a foszforkannáéval. A Mk. II. bombánál észlelhető változások oka nyilván, hogy a nyersgumi egyéb célokra kell, a benzin hasonlóképp, másrészt a külön gyujtófolyadék kiküszöbölésével a bomba egyszerűbb lett.

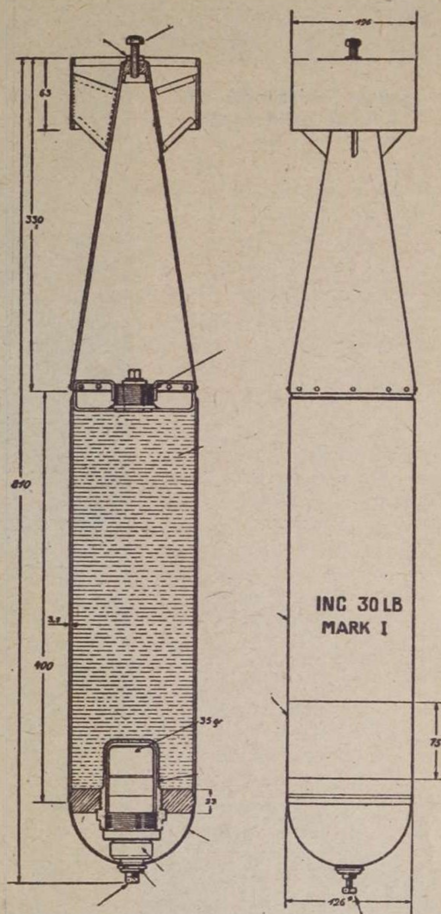
A bomba hatásadatai: Becsapódáskor a gyutacs robbant s ezzel a fekete lőport is meggyujtja. A gázok nyomása a bomba végét leszakítja és a folyadékot kifolyni engedi. A Mk. I. bombánál a folyadékot egy külön gyujtóanyag lobbantja lángra, a Mk. II. bombánál pedig a szilárd foszfor, mely a gyutacsot körülveszi. a gázok hatására finoman eloszlik és részben a folyadékba is kerül. A lőpor lángja az egész töltetet meggyujtja. A foszfor egy része a bomba fejében marad és később megolvadva, kifolyik a bombából s minthogy *hígfolyós,* minden repedésbe könnyen behatol és a padlót is meggyujtja. A kaucsuk, illetve műanyag hozzáadásával a bomba égési időtartama megnövekszik. Minthogy a bomba súlya és mintegy *250 m/sec* becsapódási sebessége következtében a tetőzetet és több emeletet átütheti, a folyadék több helyen fejti ki hatását. A lőporgázok hatására az égő folyadéktömegek szertefreccsennek és könnyen gyulladó tárgyakat, ágyakat, függönyöket lángra lobbantanak. Síma fatárgyakat csak nehezen fog meg a tűz. Lélektanilag kellemetlen a keletkező sűrűn gomolygó füst és a lobogó láng, mely azt a benyomást kelti, hogy minden meggyulladt s az oltás hiábavaló. A füst részben mérgező hatású, ingerli a légzőszerveket s a gázálarc használatára kényszerít.

Az első óvintézkedések: az ajtót be kell csukni és nedvesen tartani, hogy az égéstől az oxigént elvonjuk és tovaterjedését megakadályozzuk. Az oltásra elő kell készülni, homokra és vízre van szükség megfelelő mennyiségben. A szomszéd helyiségek ajtaját és ablakait nyitva kell tartani. Rövid idő mulva a tűz magától csökken és kis égő foltok maradnak. Feltett gázálarccal kell most megkezdeni az oltást, mélyen guggolva előrehaladva. Először az égő tárgyakat kell lelocsolni. A tűz kioltása után gondosan szellőztetni kell, a padlón levő égési felületeket nedves homokkal befedjük. Ezeket a területeket állandóan nedvesen kell tartani, mert a foszfor bármikor újra lángralobban, tehát a helyiségben őrséget kell tartani.

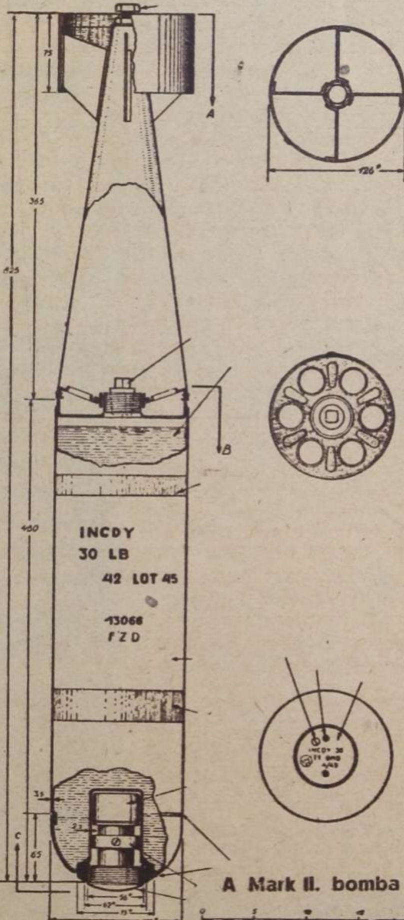
A foszforbomba ma a városok legnagyobb ellensége. Az angolszászok saját bevallása szerint egy nagyobb németországi légitámadáskor 50.000 darab ilyen bombát vetettek le, tehát összesen 700 tonna gyujtóbombát! A veszély tehát nagy, ellene megfontolt, nyugodt fejjel könnyen el lehet járni, ha a ház légó tűzoltósága ismeri a bomba leküzdésének módjait. *A foszforbomba részletes ismertetése ma minden lakóház légó őrsége számára elsőrendű fontosságú.* ő.



Az INC 50 LB foszforkanna



A Mark I. bomba



A Mark II. bomba

Nakadzsima Otori mintájú szállítógépek ontják magukból Palembang felett az ejtőernyősöket

Lassan ereszkedik alá a japán ejtőernyős

NIPPON EJTŐERNYŐS FIAI

A japán haditengerészet ejtőernyős kötelékei nagy szerephez jutnak a keletázsiai nagytérben folytatott harcokban. Nem csupán a hidfőállások megszállásánál kapnak fontos hadműveleti feladatokat az ejtőernyősök, hanem a nagyobb arányu angolszász támadások elleni védelemben, mikor szét kell forgácsolni a támadók erőit és többirányu lekötéssel nagyobb kötelékek egyesülését megakadályozni. Ilyenkor az ausztráliai és amerikai csapatok hátában vagy fontos közlekedési csomópontjai ellen ledobott ejtőernyősök különösen fontos megbizatást teljesítenek. A japán katona haláltmegvető bátorságát mindenki jól ismeri, tudjuk, hogy Nippon katonafiai inkább életüket áldozzák, semminthogy ne teljesitsék feladatukat. A japán ejtőernyősök különösen bátor cselekedeteikkel már eddig is alaposan hozzájárultak a keletázsiai térség birtokáért folytatott harcok sikereihez, ahol a Felkelő Nap országának fiai fényesen megállották helyüket szárazon, vizen és ma már levegőben is. Képeink egy ilyen japán ejtőernyős kötelék támadását mutatja be egy angolszász sziget-támaszpont ellen.

Készülődés a felsz...

Beszállás a szállítógépbe

Földetérés után azonnal állást foglal a golyószóró



MI IS AZ A HŐLÉG-REPÜLÉS?

E címmel adott elrettentő ízelítőt a vitorlázó repülés magas iskolájának tudományáról az egyik reggeli lapunk szeptember 10-i száma. Nehéz a feladatunk, hiszen a szakírók és repülők vagyunk egy csapásra. De éppen ezért kötelességünk is, hogy mindkét ügyet megfelelően szolgáljuk. Tudjuk, nehéz a dolga a napilap szerkesztőségének, hiszen a szakszempontból való alapos bírálatot néha igen megnehezíti a sürgősség parancsolata. Éppen emiatt indítottuk meg sajtószolgálatunkat is, hogy megbízhatóan jó, repülőszakszempontból helyes anyaggal lássuk el lapjainkat s rajtuk keresztül az érdeklődő magyar közönséget.

De a vitorlázórepülés nem olyan és nem is hasonlít ahhoz, ahogyan az interjút adó, immár 110 kilométeres távrepülésre visszatekintő ezüstkoszorús, de magát megnevezni nem akaró repülő azt a mitsemsejtő ujságírónak kifejti. Az egész cikk irmagjában is helytelen, a tények hamisak. Ujságírók, nehiggyetek akárkinek! Repülő pedig ne nyilatkozzék felelőtlenül!

Az említett cikkel kapcsolatban felkértük lapunk egyik munkatársát, a magyar vitorlázó magassági csúcs birtokosát, Vojnich Pált, tegye meg észrevételeit a nyilatkozattal kapcsolatosan. Ime:

— „Az Uj Magyarság szeptember 10-iki számában közel egyoldalas cikk jelent meg „Mi is az a hőlégrepülés" címmel s ebben egy ezüstjelvényes pilótánk, aki már átesett a teljesítményrepülésen és a cikk szerint „így a motornélküli repülők kisszámú élgárdájába tartozik", ad interjut.

— Ne haragudjon rám a „kisszámú élgárda" e kiváló tagja, de meg kell kérdeznem tőle, hogy ilyen szakismeretekkel hogyan szerezhette meg az ezüstjelvényt (bár szabad ég alatt 110 km-t repült Pesttől, ami valóban napilapok hasábjaira kivánkozó teljesítmény, Méray-Horváth, Stolte, Beniczky, Tariska és mások idei repülései mellett) és miért nem óhajtja személyét felfedni.

Hogy kérdésem jogosságát is igazoljam, íme néhány idézet a cikkből.

— „Először is a pilóta maga vizsgálja meg a gépét, hogy később meglegyen az önbizalma. Előfordulhat ugyanis, hogy olyan légörvénybe kerül, amikor a gép orrán és hátulján különböző légáramlatok hatnak s ilyenkor hiába a kormány, a gép nem engedelmeskedik. Ebben az esetben nem szabad megijedni, szabadjára hagyjuk a gépet, míg ki kerül az örvényből."

— Köszönöm a szülők nevében is ezt a nagyszerű propagandát, a cikk írójának pedig sok ilyen remek örvényt kívánok. De vajjon aki eljut az ezüstjelvényig, megtanulja-e, hogy a gépnek nincs „hátulja" és vajjon nem fenyegetné-e örök letiltás veszélye, ha mindezt oktatójának mondaná el? Mert, ha ez lenne a repülő pedagógiai irányzat „légörvény" esetére, úgy az oktatók kétségkívül jogosan százalékot kérhetnének a temetkezési intézettől.

Vagy: „Érdekes tünet volt az idén, hogy 2000 méteren alul nem volt felhőképződés, ez egészen egyedülálló tünete volt az évnek . . ."

A repülés érdekében kötelességünknek tartottuk ezt, hogy Tóth Géza tanárral is közöljük, aki nagyon megköszönte az eddig előtte ismeretlen információt. Hja, magánmeteorológusok . . .

S az interjut kérő ama kérdésére, hogy „felhőben is tudnak-e motor nélkül repülni?", íme a szakszerű válasz:

„Hogyne, csak nem sokáig, mert itt már nincs, ami felfelé hajtson s így nincs értelme, amellett ez már vakrepülés. Olyan a felhő, mint a tejfel, látni nem lehet benne semmit. A légzést viszont nem zavarja. Az én júliusi utamnál azonban felhőkről szó sem volt, se szélről, tiszta hőlég-repülést kellett végeznem."

Gratulálunk. De honnan tudja nyilatkozó bajtársunk, hogy milyen a felhő, ha nem repült benne? Vagy talán még nem olvasta a Magyar Szárnyakat, hiszen ott volt már szó néhány felhőrepülésről, amelynek eredménye többnyire csúcs lett. Mert hát a felhőben, amely állítólag nem emel, észleltek már 17 m/mp-es emelőszelet, magyarul termiket. Mindenesetre szerencse, hogy *a felhő nem zavarja a légzést*. Futólag megkérdeztem Balázs, Méray-Horváth, Stolte, Bollmann és még más bajtársaimat, de az ő véleményük nehezen hozható összhangba" a nyilatkozóéval. Igaz ugyan, hogy ők csak rekorderek . . .

S még néhány enyhe apróság: a gépet „gumihevederrel lövik ki" (talán az oktató levèti nadrágtartóját?), sőt a motoros repülőgéppel a Tücsököt vagy Vöcsököt felvontathatják a magasba . . . (Oda a szakszolgálati engedély!) Biztonságos dolog, hogy a hőlégképződést a repülőtér állapítja meg (termik à la carte) s hogy eltévedés ellen legjobb a Dunát követni, ahol köztudomásúan sokemelőáramlat van).

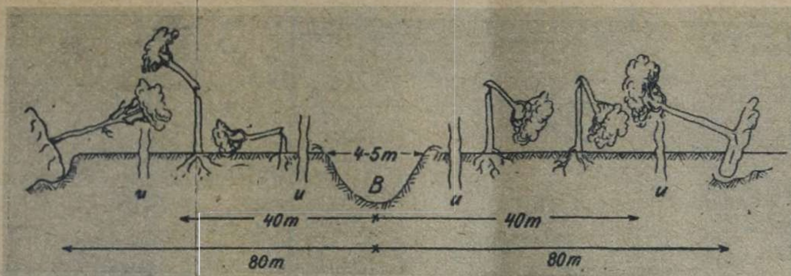
Teljesítményrepülőink figyelmébe ajánljuk, hogy „csak egyszerű előkészített ételt szabad vinni" (a gépen tilos a főzés!). „Innivalót pedig soha, mert az emeli a vérnyomást". Apropos, a Képes Vasárnap szept. 19-iki száma is közölt egy ciket, ahol az írónak állandóan a vérnyomással volt baja, miközben egy Tücsökkel távrepült és bravuroskodott a templomtorony körül. (Vigyázat, ROVI is van, valamint csendőrség).

Hát ez az! Mielőtt megköszönném a cikkírónak és nyilatkozó repülőnek ezt a kitünő propagandát a sportrepüléshez, valamennyi sportrepülő bajtársam nevében van hozzá egy kérésem. Valamennyien örülünk, ha a napisajtóban sportrepülésről olvasunk, hiszen a vitorlázó repülés is megér annyi helyet, mint egy vidéki atlétikai verseny. Mégis, ha írnak is mindenfélét, Tücsökrepülést, dupla repülőruházatot, hőlégszaklélektant s miegyebet, mert a nagy közönség nem veszi észre a hibákat, ne írjanak olyasmit, ami nem felel meg a valóságnak és a repülés propagandájának. Tartsa meg magának a nyilatkozó álmaiban a légörvényeket és szenvedjen ott a változó vérnyomástól, de ne léptesse elő a vitorlázórepülés szép és férfias sportját hősi pózban díszelgő szenzációhajhászássá.

Junkers Ju. 88-asok lecsapásra készen

Heinkel He. 111. tömegtámadás szovjet készenléti állások ellen

A bomba szívó hatása



A bomba pusztító hatását talán nagyobb részben a robbanás okozta lökéshullám túlnyomását követő szívásnak köszönheti, ez okozza a nagyobb rombolásokat. A fenti rajzot a *Wehrtechnische Monatshefte* egyik újabb számából vettük. a cikk a robbanásokkal foglalkozik. Az ábra egy erdőben becsapódott bomba robbanó hatását illusztrálja: a becsapódó bomba kb. 4—5 méter átmérőjű lyukat vág, a közvetlen közelben a fák apró darabokra forgácsolódnak szét, mintegy 40 méteres körzetben a szilánkoktól is talált fák kifelé törnek derékba. De 40 méteren túl a fák már gyökerestől a földből kiszakítva... a robbanás okozta tölcsér felé fekszenek. A bombarobbanás szívó hatása a 40 méteres körzeten túl érvényesül, mert a robbanás okozta nyomáshullám a 40 méteres körzeten belül fejti ki hatását. Az épületekben okozott károkért is nagyobb mértékben felelős a bomba légnyomáshullámának szívó része, mint a túlnyomás, hiszen épületeink a nyomásnak még bizonyos mértékben ellenállnak, de a szívó hatásnak annál kevésbbé.

A Luftwaffe új vezérkari főnöke

Günther Korten repülőtábornokot jól ismerik a magyar repülők. Korten tábornok volt hosszabb időn keresztül annak a nagyobb német repülőkötelékének a parancsnoka, mellyel a magyar repülők is együttműködtek a keleti arcvonalon. Parancsnoki minőségében számos alkalommal tett látogatást a magyar kötelékeknél és sajátkezűleg osztotta ki a Vaskereszteket a kiváló magyar repülőknek — mint a Magyar Szárnyak január 15-i számának címlapjáról is láthattuk. Korten tábornokkal a korszerű légiháború egyik tetterős és tapasztalt ismerője kerül Jeschonnek vezérezredes utódaként a német légihaderő vezérkari főnöki tisztségébe.

A svájci repülőipar

is teljes erővel dolgozik, mivel a háború tartamára az ország csaknem teljesen magára van utalva, a külföldi repülőgépbehozatal egyelőre megszűnt. Ma nem csupán az ismert winterthuri állami repülőgépgyár dolgozik fokozott teljesítménnyel, hanem ismét megnyitották üzemeiket a több éven át szünetelő Comte és Farner repülőgépgyárak is. A Farner gyár most készít a sportrepülés számára



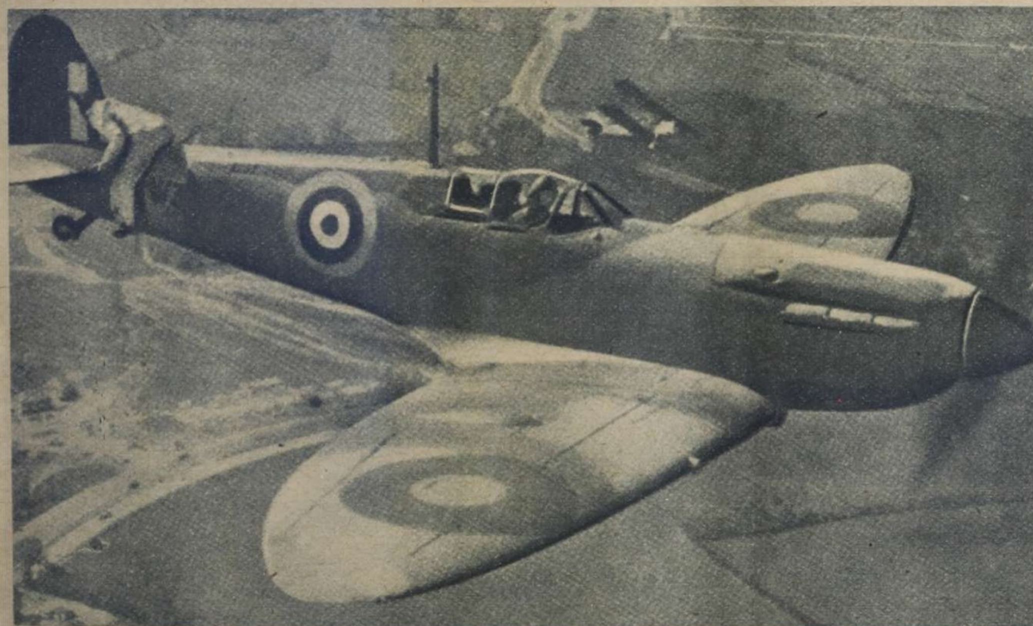
egy kis háromüléses gépet, mely számos érdekes vonást mutathat fel.

Furcsa hirdetés

Ha uj gép kerül harci alkalmazásba, egyszersmind a cenzura is működésbe lép: meggátolja, hogy nem kívánatos hírek kerüljenek forgalomba az új gépről és ezzel a hírszerzők figyelmét felhívják. E hírekkel legalább addig várnak, főleg, ami a műszaki adatokat illeti, míg az ellenfél lelőtt vagy zsákmánygépeken maga is tanulmányozhatja a gépet. Elmés hirdetést tett közzé az angol repülőlapokban a De Havilland gyár, mely a Mosquito gépeket gyártja.

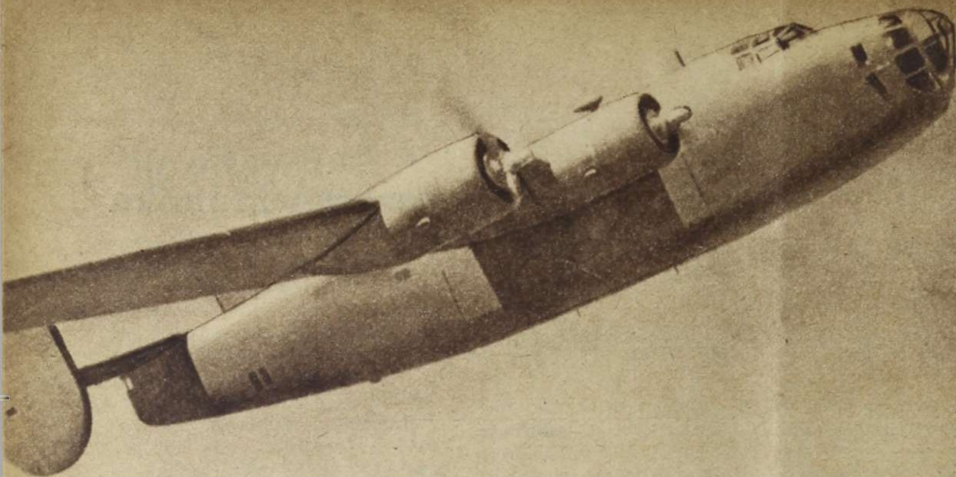


Hogy a cenzornak ne adjon munkát a hirdetés, az ábrázolt Mosquito valóban: moszkitó, amelyről nem felejtették el a négy vastag és négy vékony fullánkot a gépágyúk és géppuskák jelképeként. A szöveg is hasonló állattani jellegű: **De Havilland Moszkitó (a harcias). Ismertetőjelei: Vad és támadó. Nyomasztó termékenységű. Nagy sebességgel repül nagy távolságokat, hogy kellemetlen és pusztító tojásokat rakjon. Ha zavarják, több fullánkból barátságtalan sugarakat lövell. Átható és feljegyzőszemei vannak. Tartózkodási területe: Egyre nagyobb mennyiségben jelenik meg Axiában, ahol a lakosok aggódva néznek egy új járvány elébe, mely jelentős kellemetlenségeket okozhat.** A tojások nyilván bombák, a fullánkok a fedélzeti fegyverek, a sugarak a lövedékek, az átható szemek az infravörös fényképező anyaggal töltött fényképezőgépek és Axia nyilván a tengely országait jelentené. Abban azonban kételkedünk, hogy a Mosquito gépek támadásai elé különösebb aggodalommal néznének bárhol is, hiszen ezek a zavarótámadások nem okoznak jelentős pusztítást s ezeket még a szirénák is máskép jelzik, mint a komoly méretű légi támadásokat.

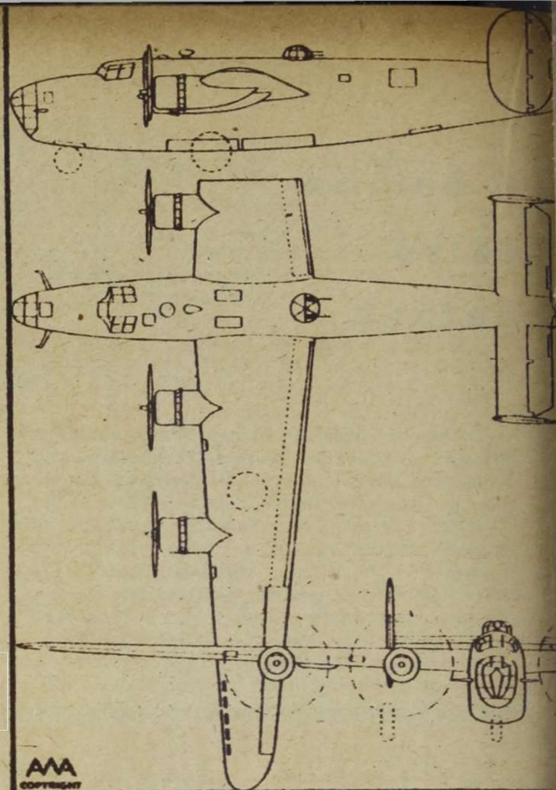


A repülő potyautas

Nem kis meglepetésben lehetett része annak az angol szerelőnek, aki 1940 május 29-én nyugodtan dolgozott a Spitfire irányfelületén, a törzsön lovagolva. Nyilván nem vette észre, hogy pilótája beült a gépbe, sőt el is indult. A vadászgép csakhamar felszállt és a pilóta csak a levegőben vette észre, hogy valami nincs rendben, a gép »kissé faroknehéz«. Mikor a kényszervendéget észrevette, igazi »angol hidegvérrel« egy szelíd kör után leszállt. A potyautasnak hajaszála sem görbült meg. A közölt fénykép ezt a valóban megtörtént esetet örökíti meg, de a hitelesség kedvéért meg kell mondanunk, hogy ügyes fotómontázs, amelyen azonban a legszakértőbb vizsgálat sem derítheti ki, hogy nem az eredeti eset alkalmával, hanem a laboratóriumban készült. Hasonló fotómontázsokat a háborús propaganda nagy sikerrel és gyakran alkalmaz.



A Liberator oldalnézetben



Liberator — Mitchell — Marauder

Három angolszász bombázó

A lapunkban már régebben ismertetett repülő erődök (Boeing B 17 E. és F.) mellett egyre nagyobb szerepet játszanak a Liberator, Marauder és Mitchell gépek. Az angol és amerikai légihaderő mindhárom gépet nagyobb mennyiségben használja, ezért részletesen ismertetjük is őket.

A *Consolidated Liberator* első példánya a háború kitörésének időpontjában végezte első repüléseit. Katonai jelzése B-24, a gyári típusszám 32. Az eredeti B 24—A géppel szemben számos változtatást eszközöltek, hogy a gép harcképességét megfelelően növelhessék. Ez részben szerkezeti javításokban, részben a fegyverzet megfelelő erősítésében nyilvánul meg.

A ma szolgálatban levő Liberator bombázók a *Liberator II. és III.* (B 24 C és D, illetve 32—3 és 32—4) mintájúak. A gépekben négy darab *Pratt & Whitney Twin Wasp* mintájú R-1830 S3C4-G jelzésű, egyenként 1200 lóerő teljesítményű csillagmotort találunk, ezek háromágú, önműködő Hamilton Hydromatic légcsavarokat hajtanak. A gépek fontosabb adatai a következők: szárnyszélesség 33.55 méter, törzshossz 19.2 méter, magasság 5.53 m. A szárnyfelület 97.5 négyzetméter, a szárny oldalviszonya kb. 12. A rendkívül karcsú szárny építése az újfajta *Davis szárnyszelvények* alkalmazásával vált lehetővé, ezek az aránylag vastag profilok kis ellenállásúak. A felületi terhelés 241 kg/m², ami elég nagy érték. A gép üres súlya mintegy 14 tonna, repülősúlya 23.500 kg, tehát kilenc és fél tonna a hasznos teher.

Legnagyobb sebessége kb. 490 km/óra 7000 méter magasságban, utazósebessége 4500—5000 méter magasságban 400 km/óra, szolgálati csúcsmagassága 9000 méter. Személyzete 8 fő.

A Liberator védőfegyverzetét nagyon megerősítették: *tizennégy géppuskája* van, ezek részben merev, részben forgatható, tornyos beépítésűek: a hátsó és felső géppuskatorony négyes, ezenkívül még vannak géppuskaállások a gépben. A háromkerekű futómű a törzset egészen kis magasságra emeli fel csak a talajtól, így a rakodás rendkívül könnyű a gépbe. Talán ennek köszönheti, hogy újabban *Liberator Express C-87* jelzéssel szállítófeladatokra is használják. A Liberator kétségkívül jó gép, kedvező teherbírási teljesítményt egyesít nagy sebességgel s hír szerint repülőtulajdonságai is jók.

A *North American Mitchell* az egyik legszebb vonalú amerikai közepes bombázó. Már a háború folyamán készült, első példánya 1940-ben repült. Katonai jelzése B-25, gyári jelzése NA-40, illetve a javítások után NA-62. Neve *Mitchell* amerikai repülőtábornok nevét örökíti meg. A harc tapasztalatok alapján a Mitchell fegyverzetét is meg kellett erősíteni.

A mai Mitchell-gépek a B-25 C típushoz (NA-62 B) tartoznak. Kétmotorosak, a hajtómű két darab 1600 lóerő teljesítményű *Wright Double Row Cyclone* tizennyolchengeres R-2600-A5B csillagmotorból áll, Hamilton Hydromatic légcsavarokkal. A fontosabb méret- és súlyadatok: szárnyszélesség 20.6 méter, törzshossz 15.8 méter, magasság 4.8 méter, szárnyfelület 56.6 négyzetméter. Az üres súly 7250 kg, a repülősúly 10 900 kg, tehát a hasznos teher 3650 kg. Ez nem túlságosan sok, hiszen a két nagyteljesítményű motor üzemanyagszükséglete olyan nagy, hogy csak legfeljebb egy tonna bomba viteléről lehet szó, annál is inkább, mert a hivatalos adatok szerint a gép hatástávja 4250 km lenne.

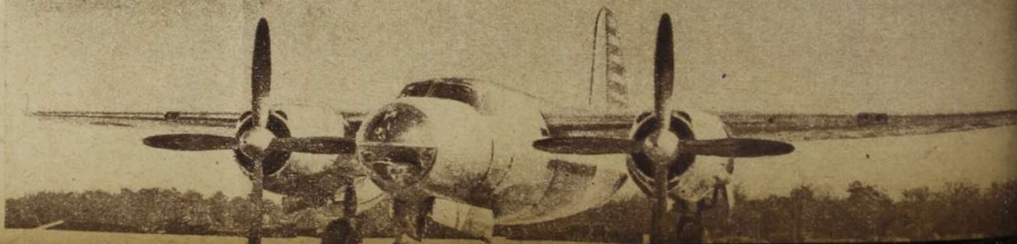
Védőfegyverzete hat, újabb jelentések szerint 9 géppuskából áll, ezek tornyokban elhelyezve biztosítják a gépet. Legnagyobb sebessége 4000 méter magasságban 450 km/óra. Hír szerint nagyobb számú Mitchell-gépes bombázó kötelék állomásozik a közelkeleten.

A *Martin, Marauder* a Mitchell-géppel egyidejűleg készült, ugyanarra a pályázatra. Ma a Földközi-tenger és a La Manche térségében sokrétű bevetési alkalma nyílik. Mint az ismertetett gépek valamennyien, ez is orrkerekes futóművű. Az újabb amerikai gépépítés irányzat ezt a megoldást kedveli, hiszen a nagy felületi terhelésű gépek fel- és leszállása így egyszerűbbé és biztonságosabbá válik.

Az első Marauderek az I. sorozatba tartoztak, ezek katonai jelzése B-26 A, gyári jele Martin 179. A gép fegyverzete azonban elégtelennek bizonyult és így a B 26—C gép került nagyobb mértékű bevetésre. A gépnek azonban kellemetlen repülőtulajdonságai vannak, a leszállás vele nagy ügyességet kíván



Martin Marauder B—26 C



Marauder elölnézetben

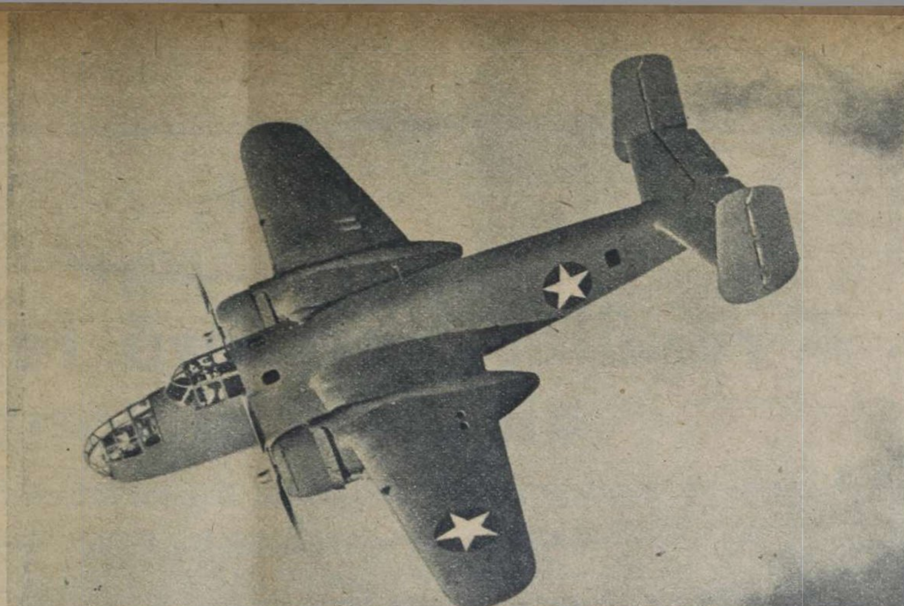
meg s ezért — a legújabb hírek szerint — a gyártott sorozatból nem rendeltek utána, hanem a Martin-gyár egy újabb javított típus sorozatgyártásán dolgozik.

A Marauderben két darab nagyteljesítményű, 2000 lóerős *Pratt & Whitney Double Wasp* R-2800-S1A4-G mintájú tizenyolchengeres csillagmotort találunk, *Hamilton Hydromatic* légcsavarokkal. A fontosabb méret- és súlyadatok: szárnyszélesség 19.8 méter, törzshossz 17.8 méter, magasság 6.1 méter. A szárny felülete 54.5 négyzetméter. A gép repülősúlya 12.100 kg, tehát a felületi terhelés alaposan felül van a 200 kg/m² határon, amelyet eddig katonai gépek részére mértékadónak tartottak. Ennek köszönheti azt is, hogy leszállósebessége 160 km/óra körül jár, vagyis a géppel való nagysebességleszállás eléggé kockázatos, hiszen ilyen sebességnél a legkisebb hiba is százszázalékos törést eredményezhet, még orrkerekes futóművel is.

A hivatalos adatok szerint a gép legnagyobb sebessége 525 km/óra lenne 4300 méter magasságban. Ezt az adatot azonban *kétkedéssel kell fogadnunk*, mert a könnyebb és csak 800 lóerővel gyengébb Mitchell sebessége 450 km/óra. Valószínű, hogy a Marauder legnagyobb sebessége is csak 480 km/óra körül jár.

A gépre rendkívül jellemző *a körkeresztmetszetű törzs*, amely nagy befogadóképességű. A gép bombaterhe 1120 kg, tehát nem túlságosan sok ekkora repülősúllyal. (A He. 111. ugyanilyen repülősúllyal kétszerannyi bombát visz, nem sokkal kisebb sebességgel.) A bombateher ilyen mértékű csökkentése a fegyverzetnek 9, újabban 12 géppuskára való erősítésének következménye, az összes tűzgépek ellátása a *központi lőszerraktárból* történik szalagos szállítószerkezet segítségével. (A központi lőszerraktár a nyomásközéppont, illetve súlypont felett van, tehát a lőszersúlyváltozása a gép stabilitását nem befolyásolja.

Mind a három gép teljesen fémépítésű, fegyverzetük 12.7 mm-es nehéz géppuskákból áll (ezek csaknem gépágyúszámba mennek robbanó lövedékeikkel) s az amerikaiak minden igyekezete arra irányul, hogy *a kötelékek a vadásztámadásokat zárt alakzatban fogják fel, hogy így zárt tűzrendszerüket kihasználhassák.*



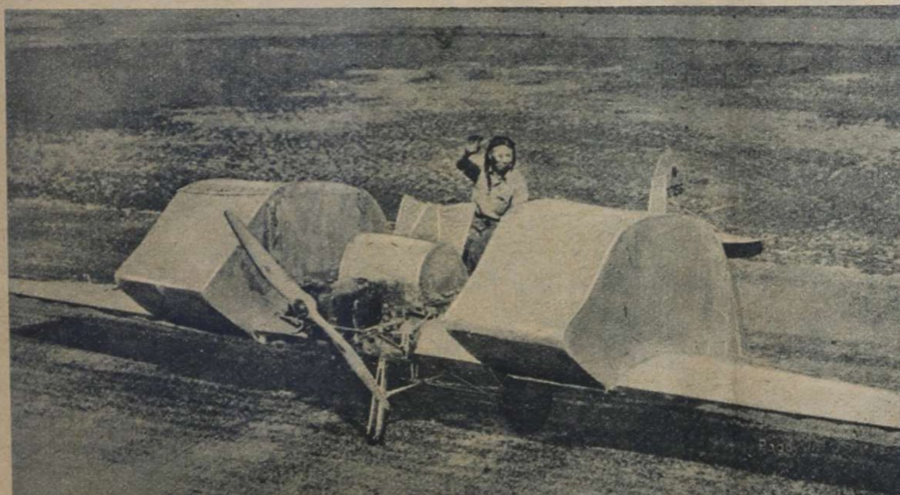
Mitchell B-25-A

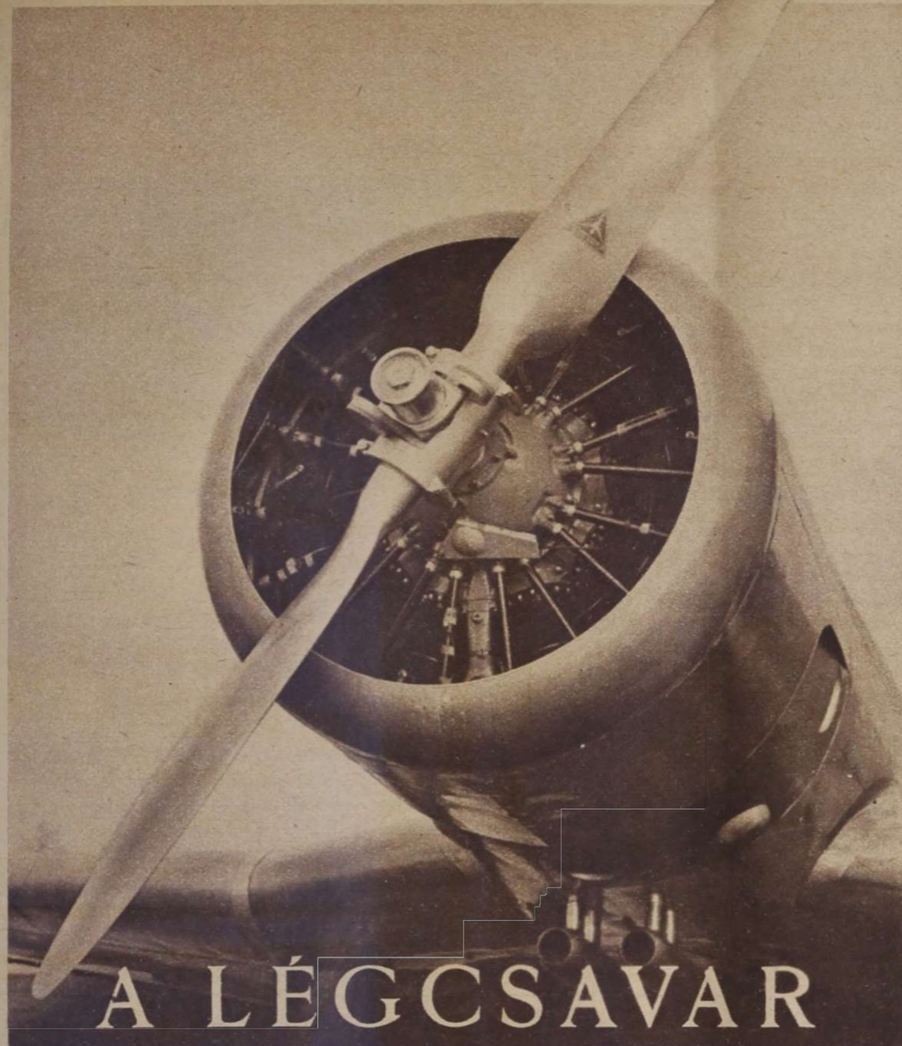


Mitchell B-25-C

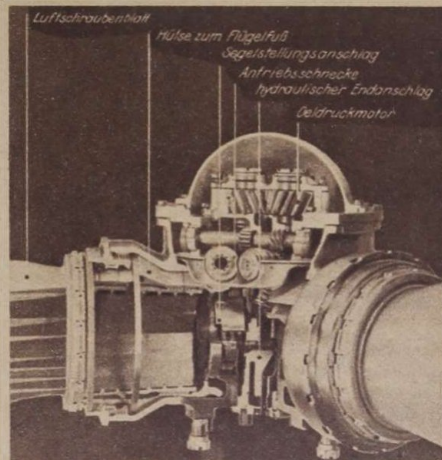
Repülő (?) csodabogár

Ho Kown az irígylésreméltó fiatalember neve, ő ül ebben a valóban csodabogárszerű alkalmatosságban. A derék kinai, akinek polgári foglalkozása szakács, egész megtakarított pénzét, mintegy hatezer dollárt, ölte bele ebbe a gépbe, mely egy csapásra léghajó, repülőgép, sőt... helikopter! Ötévi munka fekszik a masinában, melynek néhány nevezetessége: héliummal töltött alumínium tartály, légcsavar helyett csavarszárnyú gép hűtőlégcsavarja, háromkerekű futómű, de ezenkívül van még néhány olyan berendezés is a gépen, amelyet a tulságosan konzervatívan gondolkozó repülőmérnökök nem találtak fel s amelyeket csak a klasszikus mechanika alapelveinek merőben hátat fordító barátunk alkalmaz, egyelőre még nem igazolt sikereséggel. A rövidlátó hatóságok nem óhajtottak alkalmassági engedélyt adni a gépnek, de úgy hisszük, erre nincs is szükség, mert az előreláthatólag belátható időn belül nem emelkedik fel a földről, vagy ha fe is emelkedik, visszatérése nem biztosított. Tehát számolhatunk avval, hogy Ho Kown barátunk üstökösként kinn marad a világürben, barátai és honfitársai nagy irígységére... A »gép« sajtóbemutatóján a motort nem sikerült beindítani, de a buzgó tervező véleménye szerint a gép pályafutása során erre még lehet remény...





A LÉGCSAVAR



A Junkers légcsavarautomata metszete

Nem is olyan régen, még alig szenteltek figyelmet a repülőgép légcsavarjának. A mór megtette kötelességét, a mórral nem törődött senki. A pilóta megszokta, hogy beül gépébe, gázt ad és gépe rövid nekifutás után, a levegőbe emelkedik. De más lett ám a helyzet, mikor a gépek repülési sebessége megnövekedett a 250-300-350 km/óra sebességek váltak szokásossá. Az eddig olyan egyszerű felszállás egy csapásra megnehezedett. A gép csak hosszú és nehézkes nekifutás eredményekép óhajtott a levegőbe emelkedni. Hosszú és sima repülőterekre volt szükség, hogy biztonságos felszállást lehessen végrehajtani. Még bevont futóművel is kellemetlenek voltak a gép emelkedő tulajdonságai. Csak mikor már a gép elérte a kívánt magasságot és vízszintes repülésbe kezdett, gyorsult fel lassan a gép és kezdett a légcsavar megfelelően működni. A 300 km/óra határ átlépésével, a kis repülőterek használhatatlanná váltak.



Földi beállítású háromágú légcsavar

Mi volt ennek az oka? **A nagyobb repülősebességek elérésére a légcsavar szárnyainak beállítási szögét kellett megnövelni s vele a légcsavar emelkedését.** Kis repülési sebességnél tehát a légcsavar szárnyát az agyban el lehetett nagyobb állásszög alatt érte. A motor még nem érte el teljes fordulatszámát s vele teljes teljesítményét. A légcsavar hatásfoka elromlott és a felszálló tejesítmények visszamaradtak.

Egy bizonyos alkalmazkodási lehetőséget jelentett a Junkers által már régen gyártott **beállítható fémlégcsavar.** E légcsavar szárnyát az agyban el lehetett fordítani s így a földön adott emelkedésben rögzíteni. Ha a gépnek különösen jól kellett emelkednie, kis emelkedésre állították a csavart, ezt a levegő tehát kis állásszög alatt érte, a légcsavarszárnyak nem húzódtak túl, hanem kis sebességnél adtak jó teljesítményt. A gép könnyen szállt fel és elég gyorsan emelkedett. Ha viszont a sebességi teljesítmény volt fontos, nagy emelkedést adtak a csavarnak és — igaz, hogy hosszú nekifutás árán — ezt is sikerült elérni. Ily módon a légcsavart sikerült mindenféle gép tulajdonságaihoz idomítani s ugyanazt a légcsavart különféle típusokon alkalmazni. Ezért a beállítható légcsavar máris nagy előnyt jelentett. A fém alkalmazása az **élettartamot** és a hőmérséklet és **nedvesség** elleni **állóképességet** növelte. Ez volt a falégcsavar első komoly **ellenfele.**

De a megoldásnál a kérdés velejéhez nem jutottak közelebb. A beállítható légcsavar sem követhette a felszállás és sebességi repülés közötti nagy sebességugrást s így vagy jó felszállást és jó emelkedést biztosított kis utazó sebességgel, vagy nagy utazósebességgel gyenge felszállási és emelkedő teljesítményt adott. Mégis az eredmények mutatták meg a jövő útját.

A földön beállítható légcsavart a repülés közben állítható csavarnak kellett követnie, amikor a pilóta repülés közben mindenkor a legmegfelelőbb emelkedést adhatta a légcsavarnak, mely a motor forgató nyomatékát hasznos húzóteljesítménnyé alakítja át. Nehéz és költséges kísérletek árán sikerült a kérdés megoldása. Elsősorban pénzkérdésen múlott, hogy nem mindjárt a végleges megoldás terjedt el, hanem a közbenső fázis: a **Hamilton Standard** gyár **kéthelyzetű állítható légcsavarra.**

A Hamilton-légcsavarnak volt **egy felszállási** és egy sebességi helyzete, amelyet a pilótaülésből állítani lehetett. Olajnyomással lehetett a légcsavarszárnyakat kis emelkedésre hozni a felszálláshoz és emelkedéshez. Ha az olajnyomást megszüntették, két súly centrifugális ereje nagy emelkedésbe vitte a lég-



Ford. szám



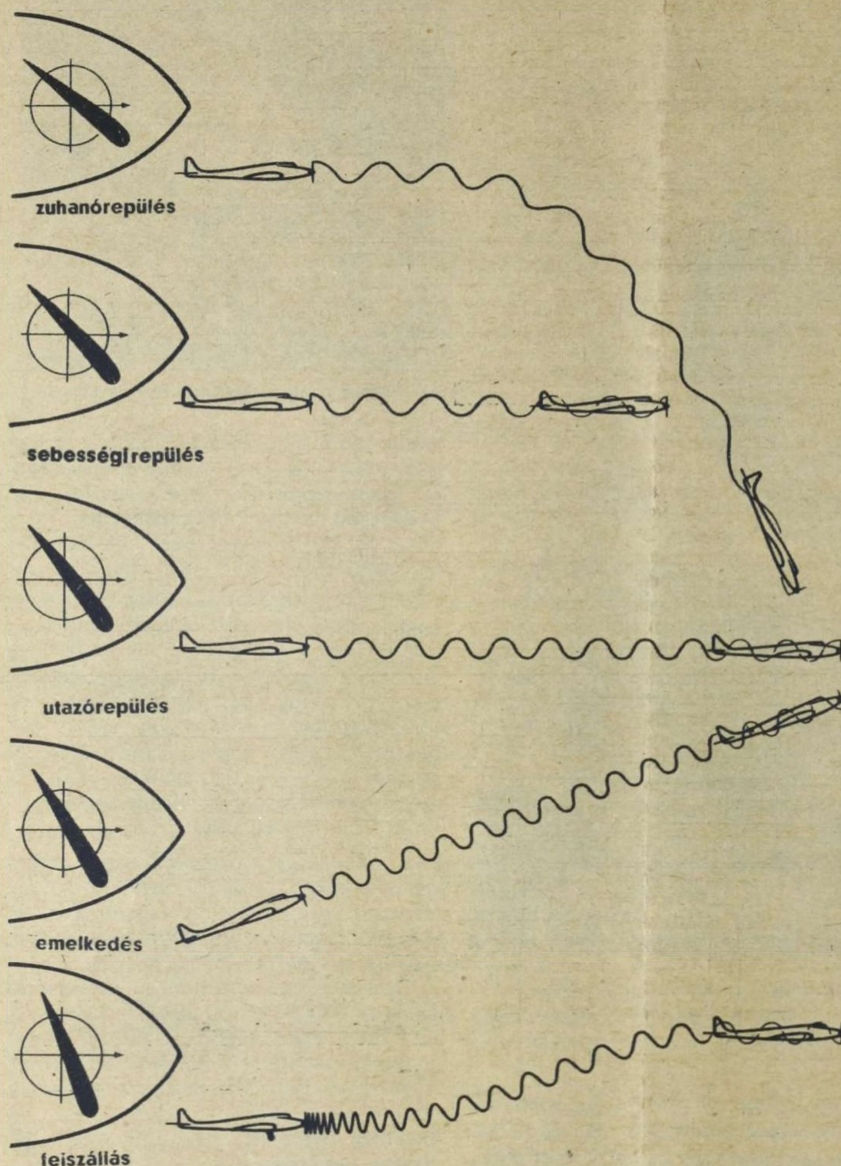
Üzemnyomás



Állítómű



Állás



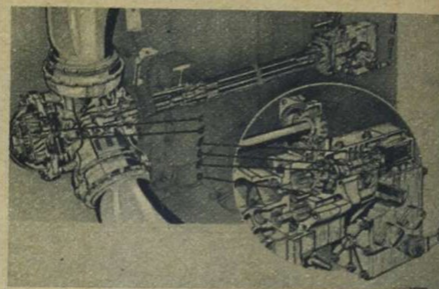
A légcsavaremelkedés az üzemviszonyok szerint

csavarszárnyakat. Ez a megoldás már lényeges haladást jelentett az eddigi légcsavarokkal szemben.

Felbecsülhetetlen értékű volt az a lehetőség, hogy így a motor **fordulatszámát** is szabályozni lehetett. Így a felszálláskor is nagy fordulatszámmal és teljes teljesítménnyel lehetett repülni.

Időközben **VDM-gyár** készített Németországban egy kis elektromotor segítségével bármilyen emelkedésbe állítható légcsavart. Ez először a zürichi nemzetközi repülőtalálkozó német Me. 109. és Do. 17. gépein tűnt fel.

A **sokhelyzetű, állítható légcsavar lehetővé tette**, hogy a vadászgép gyorsan emelkedjék nagy magasságba és ott nagy sebességet is érjen el. Kétmotoros gyorsbombázók számára is nagyértékű volt. Ha a többmotoros gépen egy motor felmondta a szolgálatot, a hibás motort a légcsavar zászlóállásba hozásával le tehetett állítani és így kis ellenállásuvá tenni, ezzel a megmaradt motorok munkáját megkönnyíteni, a meglévő motorteljesítmény megfelelő kihasználását biztosítani. E légcsavarokkal sikerült



Az új Junkers-légcsavar

a mai 1000—1500 lóerős motorokból minden repülési helyzetben a legnagyobb teljesítményt hasznosítani. Nagy magasságokban megfelelő beállítással a gép csúcsmagassága növelhető. A gépek sebessége 500 km/óra fölé emelkedett.

A sokhelyzetű állítható légcsavar hátránya a pilóta szempontjából, hogy állandóan gondoskodni kell a légcsavar állításáról s ez alapvető és nem is olyan egyszerű műszaki ismereteket követel. Emellett a pilóta sok mással is el van foglalva. Légiharcban minden bizonnyal nem arra lesz gondja, hogy a légcsavaremelkedés és motorteljesítmény szabályozásával bibelődjék.

E hátrány kiküszöbölésére a **Junkers-gyár**, csakúgy mint a nagyobb külföldi gyárak, mint pl. az angol **Rotol**, a francia **Ratier**, az amerikai **Hamilton**, megteremtette a teljesen **önműködő üzemű légcsavart**, melynél a kezelés csupán egyetlen **emeltyű** beállítására szorítkozik. Egy **hidraulikus automata** vezérli a légcsavarszárnyakat a megfelelő emelkedésbe, aszerint, hogy a gép emelkedik, utazósebességgel repül vagy légiharcba került.

Mindenesetre a pilótának is tudnia kell az automata üzemzavara esetén a légcsavart kézzel állítani, tehát működésével tisztában kell lennie. A mai német harcigépek csaknem kivétel nélkül a Junkers-automatalégcsavarral repülnek s ez a gépvezetőt nagymértékben tehermentesíti. Az automata ezenkívül megakadályozza, hogy a motor az előírt fordulatszámhatárt túllépje, tehát a hajtómű túlterhelésének vet gátat. Ez erősen kíméli a motort, tehát a gép élettartamát növeli.

A korszerű harcigépnek az önműködő légcsavar ma már nélkülözhetetlen alkatrésze.

Légi veszély a modelversenyen!

Áll a gyepen egy ezüstszínű *Stuka.* Mellette óriás bőrönd, olyan magas, mint maga a gép. Az óriás bőrönd előtt *ősvilági, mackónagyságú állat vajaskenyeret eszik.* Egyszer csak jön egy rettentő, Gullivernyi óriási bilgeri csizma, lenyul irdatlan magasságból egy *hatalmas marok,* megragadja az óriás állatot, fölemeli.

— Kész, — mondja a filmriporter — *nagyszerű kép lesz.*

Tudniillik a motoros modelversenyen vagyunk Ferihegyen és a Filmhiradó számára vették fel a fenti „hátborzongató" jelenetet. A Stuka csak egy szerény, de sikerült model, amelyet ha egymagában fényképeznek, nagy gépnek hat a képen. Úgy érzékeltették hát apró, kicsinyitett arányait, hogy egy kis vulkánfiber bőröndöt tettek melléje, s egy *falatozó kölyökkutyát. Czirmay* Zoltán főfelügyelő bilgerije tapos be a képbe. Frappáns, szellemes arányositás, a mozinéző elmosolyodik és csodálkozik a továbbiak láttán, amikor a filmen *minden korszerű nagy gépet messze verve röpködnek a benzinmotoros modelek.*

Mennyi baj van velük, míg nagynehezen felszállhatnak.

A cseppnyi, alig *negyvendekás motor* szinte többet tud a nagyoknál. Gyüszünyi hengerkéjében a pöttön dugattyú oly szaporán pörög. Ha pörög. Rendszerint felszálláskor *nem akar beindulni,* holott előtte egy pöccintésre csörgött már. Legtöbbnyire a gyújtást adó zseblámpaelemekkel van baj. Túlságosan hamar kimerülnek.

De aztán, ha beugrik a csepp motor, *félre az útból, mert lekaszál mindent, ami elébe kerül, olyan akarattal fúródik előre, meg fölfelé.* A FAI-szabályzat szerint csak egy percig szabad járniok a motoroknak, azután le kell állniok, hogy a model odafent vitorlázással bizonyitsa be kiegyensúlyozottságát és repülőképességét, mert ha — teszem föl — félóráig járhatnának, *elmenne a java nagy távolságra.* Mondják, hogy van kisgép, amely másodpercenként 5 méterrel emelkedik. Nemrégiben Érden eresztettek fel egy ilyen emelkedőképességü modelt. Egyszerűen faképnél hagyta a földet.

Jóképü szőke gyerek pörgeti szaporán egy nagyfesztávú model légcsavarját, a tizennégyesztendős Cavallonista *Botskor* Péter. *Dehát a csavar nem hajlandó.*

— Sok baj van ezzel a kisgéppel ugye, fiam? — kérdi vitéz *Háry* aeroszövetségi elnök az izzadóüstökü gyereket.

— *De csak ilyenkor, ha versenyben van.* Máskor nem makacskodik.

Szerencse, hogy van tartalék zseblámpaeleme, bedörrenti a motort, s ereszti a masinát. Az időmérő megnyomja a stoppert.

Péter gyerek biztos a dolgában:

— *Ötvenkilenc másodperc után leáll,* akár fogadhatok is!

Megnyerte volna, mert ötvenkilenckor szabályszerűen leállt kis csavarja. *Utána nyolc percnél tovább termikelt odafent a kisgép.*

Somhegyi Kristóf, egy másik Cavallonista a legbizakodóbb a fiúk között. *Benedek* György bizik a kisgépében, a Mackó Mukiban, — bizhat, hiszen sztár a modelek között a Tányértalpú Uraságról elnevezett model — de Somhegyi gépe *csak legyürte.* Nem boszankodhatott, hiszen Somhegyi gépét is ugyanő tervezte.

Somhegyi-model, Darázs a neve, *szabályszerűen lepipálja a vele együtt emelkedő Klemm 25-öst.* Poros nyomába sem léphet, pedig teljes gázzal emelkedik. Belekukucskálok a távmérő nézőkéjébe, azzal már huszonötkilométeres távolságig követhetem a Darazsat. A huszonötszörös közelitőerejü távolbalátó látómezejében tisztán látni még a felmelegedett levegő fölfelé törekvő áramlását is. A Darázs háromszáz méter fölött egyszerre abbahagyja a zümmögést, keresztben megáll a légcsavarja, *s nekivág és termikel a kisgép.* Ott köröz az orrom előtt, a látómezőben, *Bollmann,* vagy *Méray-Horváth* nem csinálná különben. (Azt le sem merem irni, hogy *ennyire ők sem tudják,* még megharagudnának érte.) Szóval: figyeljük a távmérőn a Darazsat és adatokat megállás nélkül szavalja az egyik ellenőrző:

— *Távolság ezerhatszáz méter, magasság négyszázötven.*

Majd:

— *Távolság kétezerkettőszázhatvan, magasság hatszáznyolcvan.*

Benedek Mukija hétszázra ment fel nemrégiben, még husz méter és legyürte a Darázs.

Két perc alatt kétvállon van minden nemzetközi rekord és megszületik az új magyar magassági rekord:

— Távolság háromezerkettőszáznegyven. Magasság *ezer méter!*

Igenám, de fent van a verbőczysta *Kende* János modelje is, annak is ezerméteres magasságot mérnek. Ketten is elérték, majd eldöntik a kiértékelők, hogy melyikőjüké az elsőség, az a fontos, hogy *világrekord született.*

— *A model sülyedni kezd!* — jelenti a távmérő figyelője.

— Tessék elmenni a müszer elől, nem látunk!

Ott mászkál a rengeteg kiváncsi a látómezőben. Kinyargalnak belőle, s még látjuk Darazsat, amint lefelé köröz, majd billeget egyet-kettőt, utána szabályos siklásba kezd s *három pontra leszáll, mint a pinty.* Szinte várja az ember a távmérőben, hogy no, most felnyílik majd a kabin ajtaja és kilép belőle egy cseppnyi pilóta, s telefonhoz megy majd, jelenti, hogy hipp-hopp, megérkeztem.

—*Vigyááázzz!* — üvölti valaki mellettem.

Kutyateremtette, ennek fele sem tréfa. Az előbb porzott el az orrom előtt egy model, felrugaszkodott a levegőbe utána, alig hat méteren usgyi, villámgyorsan élesen bedőlt balra, s most, *mint a villám, úgy zuhan ránk, rám, az egész bámész világra.* Hamm, mingyárt bekap! Úgy ugrunk szét előle, mintha igazi Stuka vágna ránk, hiszen — amilyen bolond — még lenyisszenti az orrunkat. Látja, hogy szétszaladtunk csirkemódra, dühében nekirepül a földnek, nagyot reccsen és elhallgat.

— *Sikerült!* — táncolt mellettem a filmező. Lekapta az egészet a Filmhiradónak. Ilyen balesetet még a világon nem láttak!

Hát nem. De olyant sem, amilyent egy másik nekirugaszkodott model mutatott. Felmegy vagy ötven méterre, ott meggondolja a dolgot, abbahagyja a jólindult repülést és elkezd bukdácsolni. Farokra dől, hátracsúszik, ledja az orrát, felgyorsul, majd bukfenc lesz belőle hátrafelé és kezdődik a figura elölről.

— *Éppen kijön majd, hogy orraesik!* — jósolja *Kováts Sándor.*

Nyert. Reccs, oda az egész model, kezdheti épitője elölről az egészet. Egyelőre az üstökét vakarja, s azt mondja:

— Valami, úgy látszik, nem volt rendben. Majd megkeresem a hibát. Kimegy a roncshoz, behozza.

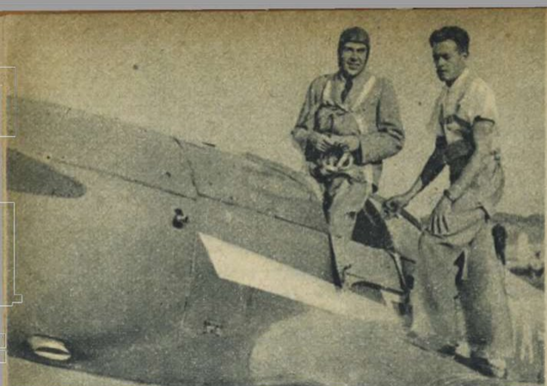
— *Már meg is van a hiba!* Tudniillik az volt, hogy...

És elmagyarázza szakszerűen az egyensúlyhiba minden részletét. Higgadtan, magától értetődően azzal, hogy majd — *az új modelnél kiküszöböli a dolgot.*

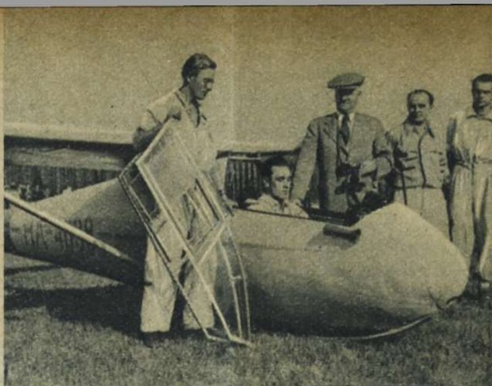
Nagy bámulóserege van a Stukának, amelyet egy tehetséges iparmüvész mesterkedett végtelen türelemmel és szeretettel. Nem értek a modelekhez, de az az érzésem, hogy ez a Stuka teljesen tökéletes Stuka, *csak éppen nem repül majd.* Úgy is van a verseny végén. A Stuka légcsavartörés árán kilép a versenyből. Az iparmüvész el akart inditani egy *rakétamodelt is.* Sikerült csupaszárnymegoldást. Amikor próbaképpen levegőbelóditotta, siklott egész tehetségesen. Kétségkívül felvitte volna a rakéta, *de csak a füstje volt békebeli, az ereje már nem.* Kár, hogy a Stuka is, a rakétamodel is a versenyen próbálkozott meg először a levegőbeemelkedéssel. *Illett volna kipróbálni előbb.*

Át kellett volna menni a *gumimotorosokhoz is,* de bünömül ne vegyék, a motorosoknál maradtam. A *gumisok ugyis tudnak,* itt viszont bámulhatja az ember a harminchatdekás, tízköbcentis, féllóerős gyüszümotorokat, amelyek hatezerszer pörgetik meg percenként a légcsavart. Bámulhatja a másfélkilós „igazi" repülőgépeket. Az egyik modelre készitője ráirta, hogy a becsületes megtalálónak tizenöt pengőt fizet, ha elcsavargása után megtalálja és visszaviszi. Hát én ötvenet adok érte. *Százat is.*

Raczkó Lajos



Juhász István műrepülésre indul Jenik Győzővel



Juhász Zoltán repülőleventéi között

GAMMA-REPÜLŐBEMUTATÓ

Az azúr színű égből szokatlanul melegen süt a nyárvégi nap, amikor megérkezem a Gamma repülőterére. Egy pillanatra megállok a repülőtér bejárata előtt: ritkán látni ilyen kitűnő fekvésű repülőteret! ,

Sehol egy bucka, sehol egy akadály! Messze kilométerekre még a repülőterek közelében oly előszeretettel húzódó távíró és villanydrótok hiányoznak! Festőien illeszkednek a hangárok és a növendékek szobái a repülőtér igazán szép környezetébe.

Már messziről látni, hogy repülőbemutató készül. Egyenruhás pilótanövendékek szorgoskodnak a nyilegyenes sorba rakott gépek mellett. Az árbocra a piros-fehér-zöld mellé felkerül a görögbetűs repülők háromszínű lobogója is. A napsütötte arcokon látni, hogy örömteli igyekezettel dolgoznak, hiszen öt esztendő munkáját és eredményeit kell megmutatni a vállalat vezetőinek és vendégeiknek.

Repülőgépbúgás veri fel a csendet, a kék égből egymás után érkeznek a Gamma Aradó és Nebuló gépei. A fiúk egy pillanatra abbahagyják a munkát és csillogó szemekkel nézik az érkező gépeket. A repülőtér sárguló gyepén megállnak a karcsú gépmadarak. A pilótaülésből Miklauzic főoktató száll ki frissen és újabb utasításokat ad a bemutató előkészítéséhez. Gyönyörködve nézzük a hangárok előtt elhelyezett gépparkot: két Tücsök, hat Vöcsök, két Pilis, egy M-22, egy Kevély, egy Goevier, Aradó, Nebuló, Prága vontatógépek, Siebel-Hummel és az öreg Heinkel HD. alkotják a sorfalat. Kevesen tudták, hogy a Gamma ilyen impozáns gépállománnyal rendelkezik!

Közben a fővárosból gépkocsikon egymásután érkeznek a vendégek. A levegőből is egymásután érkeznek a baráti egyesületek képviselői. A békebeli repülőnapok és pilótapiknikek hangulata elevenedik fel bennünk a fényes gépkocsi és repülőgéppark láttán! Nem kevesebbet, mint negyven repülőgépet számlálunk meg hamarjában!

Elsőnek a MÁV repülők gépei érkeznek kötelékben. Antal Lajos tanácsossal, az erdélyi túra kitűnő rendezőjével az élen. Azután a BSzKRt., B. S. E., a Postások és a T. S. E, Érd felől pedig a Műegyetem Prágája tűnik fel, vontatókötélen a M-22-vel.

Pontosan 16 órakor, Németh György vezetőoktató jelentéstétele után Juhász István, a Gamma vezére engedélyt ad a bemutató megnyitására.

A Himnusz elhangzása után máris levegőbe emelkedik először a Vöcsök, majd a Pilis és a Kevély, nyergükben a legfiatalabb Gamma-pilótákkal, hogy bemutassák a csörlős és a repülőgépvontatásos kiképzés szépségeit a megjelenteknek. Ugyszólván még földet sem értek az iskolarepülések szereplői, amikor mintegy 1000 méter magasságban megjelenik a M—22-vel Bollmann Béla. Szebbnél szebb mutatványokban gyönyörködhetünk, ám figyelmünk máris Kováts Sándor Jungmeister gépe felé fordul, mert a népszerű »Puli« olyan akrobatikát mutat be, amilyent még tőle is ritkán láthatunk! Harmadiknak Jenik Győző, a MÁV-repülők kitűnő pilótája emelkedik levegőbe, ahol olyan fölényes biztonsággal forgatja meg Klemm gépét, hogy Juhász Istvánnak is kedve támad egy kis műrepülésre. A Gamma népszerű vezéréről kevesen tudják, hogy a labdarúgás mellett, amelynek országos enöke, a repülés a kedvenc sportja. Több mint félóráig marad Jenikkel a levegőben, majd amikor földet ér, elragadtatással nyilatkozik iégi útjáról. Amint így elnézzük a sok gépet, a szebbnél szebb, filmszerű pontossággal és gyorsasággal következő repülőszámokat, — nem akarjuk elhinni, hogy ez »házi repülőbemutató«, — mint ahogyan a szerény gammások írták meghívójukra — mert szépségében és nagyságában vetekszik bármelyik nagy repülőnappal!

Alighogy a műrepülésnek vége, következik a nap fénypontja: sétarepülésre viszik a megjelent vendégeket! Van hát nagy öröm! Mindenki repülni akar! A közönség válogathat: két kétüléses motornélküli és 10 motoros gép végzi — és alig győzi — a vendégrepültetést! Akik már átestek a légikeresztségen, azok a repülőtéri Gamma-falatozóban jó harapnivaló és sörital mellett beszélik meg az első repülés izgalmait.

Alkalmunk volt látni, hogy a repülés a Gammában milyen népszerű sport. Megható volt, amikor egy fiatalos mozgású őszhajú matróna, Juhász István vezérigazgató édesanyja is repülni indul és pedig nem is akármilyen gépen! Ő maga kötötte ki, hogy csak Aradó—79-essel száll fel, mert a többi gép nem elég gyors és nem elég korszerű! Ha van még egyáltalán propagandára szükség, hát ez igazán az volt!

Az ég egyre sötétebb palástját borítja a repülőtérre. A gépek leszállnak és nyugovóra térnek a hangárokba. Egy fehér lap kerül a kezembe: tájékoztató a Gamma-repülők eddigi működéséről.

Megtudjuk azt, hogy máris 19 géppel — ezek közül hat motoros géppel — rendelkezik a Gamma, amelynek áldozatkész vezetői tovább növelik a gépállományt és kiépítik 110 holdas repülőterüket. Eddig nem kevesebb, mint négyszáz főre tehető azok száma, akik a Gammában repülőkiképzés alatt álltak! Közel 13.000 (tizenháromezer) felszállást végeztek, kétezerháromszázhetven órát repültek és repüléseik hossza megközelíti a föld egyenlítői kerületének hosszát! Húsz tagjuk nyert ezüstkoszorús pilótajelvényt és 20 Gamma-repülő teljesít vagy teljesített a honvéd légierőknél szolgálatot.

Miklauzic István főoktató elmondja még, hogy jövő terveik között szerepel a teljesítmény repülések legmagasabb fokra való fejlesztése, a kísérleti és kutató repülés, valamint a segédmotoros vitorlázó gépekkel való kísérletezés és azok továbbfejlesztése.

Derekas munkájukért teljes elismerést érdemelnek a Gamma-repülők, de nem kevésbbé a Gamma-gyár vezetői, Juhász Zoltán és Juhász István, akik a repülésért minden anyagi áldozatra készen, a sportrepülő szakosztályt az ipari vállalatok által fenntartott egyesületek sorában vezetőhelyre, de országos viszonylatban is igen előkelő helyre állították, népszerűséget és megbecsülést szerezve a Gamma névnek, amely név a szociális intézkedések terén máris fogalommá vált! (Jam)



Gamma-leventeszázad az ócsai bemutatón



A Gamma-géppark egy része



Indulásra kész gépek a bemutatón



A Kevély keresztelője

Barangolás a légkör birodalmában

Írja: DÉSI FRIGYES

A repülőgép hőmérője — a fellépő torlónyomás melegítő hatása folytán — *többet mutat a levegő tényleges hőmérsékleténél. A repülőgép sebességétől függ a hőmérséklettöbblet, amely 160 km/óra sebesség mellett 1 fokkal egyenlő* és minden 10 km-es sebességnövekedés (csökkenés) 0.1 fokos hőmérsékletnövekedést (csökkenést) idéz elő. Például 200 km/óra gépsebesség...

*

A nedvszívó tulajdonságú anyagot idegen műszóval *higroszkopikusnak* (és nem hidroszkopikusnak) nevezzük.

*

A légnyomás 24 óra alatt jelentős mértékben nőhet vagy csökkenhet: *50 millibárt* is elérhet a légnyomásváltozás.

*

A levegő állapotváltozásán értjük a levegő hőmérsékletének, nyomásának, sűrűségének, nedvességének s. i. t. változását. Bizonyos légtömegekben ezek a változások vagy úgy játszódnak le, hogy a környezetüknek nem adnak le hőt, vagy úgy, hogy hőkicserélődés fellép (környező levegő, talaj, világűr). *Ha hőátadás nem történik: hőcserementes* (adiabatikus) *folyamatról beszélünk. A függélyes légmozgás valamennyi fajtáját* — első közelítésben — *hőcserementesnek tekinthetjük.*

*

Vitorlázó repülések alkalmával megfigyelhető volt, hogy *nyáron a nagyvárosok felett mindig erősebb a levegő feláramlása* (konvekció, termik), mint egyebütt. Ennek következtében a gomolyfelhők képződése is gyakoribb a város felett, mint a környékén; a csapadékos napok száma és a lehulló csapadék összmennyisége is nagyobb. A házak és épületek anyagának erősebb felmelegedése révén sajátságos áramlási rendszer keletkezik: a meleg levegő felemelkedik a város fölé és helyébe hidegebb levegő áramlik a város széléről a város középpontjának irányában. Ilymódon lehetővé válik a nagyobb légtömegek felemelkedése is és — egyébként nyugodt, de forró nyári napokon — hatalmas gomolyfelhők keletkeznek.

*

Az előző számban megjelent közlemény értelemzavaró sajtóhibáit az alábbiakban helyesbítjük:

...vagyis a 76 cm, illetőleg a 760 mm magas higanyoszlopnak 1013,26 mb felel meg, azaz 1 mm-nek 1013,26:760 = 4/3 mb, vagy fordítva: 1 mb-nak 760:1013,26 = 3/4 mm...

*

Olyan napokon, amikor gomolyfelhők képződnek, a hőmérsékletnek 100 m-re eső függélyes irányú csökkenése (azaz: a hőmérsékleti gradiens) — a gomolyfelhők alapjáig mérve — átlagosan *0.99 fokkal egyenlő* s ha a gomolyfelhők alapja igen *magasan* fekszik (2000 m felett), akkor *0.93 fok/100 m.*

*

Az emberek zöme azt hiszi, hogy a Földön a hőmérséklet a földrajzi szélességekkel fogy: tehát az Egyenlítő vidékén találjuk a hőmérsékleti csúcsértéket s a sarkokon a legalacsonyabb hőmérsékleti értékeket. Ez a közhit téves! Igy például a legnagyobb hőmérsékletet nem az Egyenlítő környékén, hanem Kalifornia délkeleti részén (Death Valley = Halálvölgy) *mérték: 56.6 fokot.*

*

Alaska éghajlata sem olyan zord, mint amilyennek a legtöbben gondolják: déli partvidékén például sokkal *enyhébb a tél, mint az USA északi államaiban* és nyáron — a félsziget belsejében — nem is olyan ritkán 32 fokot mutat a hőmérő. *Alaskában néha tűrhetetlen a nyári hőség, elviselhetetlenebb, mint a forró földövön fekvő Panama földszoroson.*

*

A legalacsonyabb hőmérsékletet az 1932/33. év telén a Byrd-féle expedíció mérte — *80 fokot, a Déli sarkon.* Addig a legalacsonyabb hőmérsékleti rekordot Észak-Szibériában Vjerhojanszk tartotta: —71 fokkal. Ugyanitt nyáron +34 fokot is mértek. (Jakutszkban télen —63 fokot és nyáron +39.1-et. *(A hőmérsékleti ingadozás tehát 105 fokra rúg, többre, mint amennyi a víz olvadási és forrási pontja között van.*

*

Grönland és a Déli-sark vidékének magasabb fekvő helyein mérték *a legalacsonyabb évi középhőmérsékletet: —31 fokot* (azaz: az év minden napján —31 fok körül van a hőmérséklet) és *Massauában* (Vörös-tenger mellett) *a legnagyobbat: +30 fokot.*

*

A magasságnövekedéssel járó hőmérsékletnövekedés, az inverziók jelensége igen gyakori a troposzférában. Egy 1630 m magasan fekvő meteorológiai állomáson 1931 február 23-án reggel 7 órakor *+4.1 fokot mértek;* 15 perccel később, 300 m-nyire az állomástól, egy kis — erdővel körülvett — katlanban, amely 15—20 m-rel feküdt mélyebben: *—21.8 fok volt a hőmérséklet. A hőmérsékletkülönbség tehát 25.9 fokra rugott.* Mind a két helyen — a hótakaró felszínétől számítva — 1.5 m magasságban mérték a hőmérsékletet. Egyébként az égen csak igen magas pehelyfelhők voltak jelen és szélcsend uralkodott.

*

Az USA területén évente legalább száz tornádó száguld végig. A tornádó tölcsér formájú és nem ér mindig földet. A tölcsér belsejében óriási sebességgel kavarog a levegő, becslés szerint *a 800 km/óra sebességet is eléri.* A rombolás ott a legnagyobb, ahol a tölcsér földet ér s a tölcsértől igen kis távolságra, 10—20 m-re, *már tökéletesen nyugodt lehet a levegő.* A tölcsér közelében a légnyomás olyan hirtelen csökken le, hogy a házak és épületek belsejében *a légnyomás,* mivel nem tud olyan hirtelen a lecsökkent külső légnyomással kiegyenlítődni, *szétrobbantja a házakat.*

*

A légkör törvényszerűségeit kutató *műszeres léggömbök* átlagosan *30—35 km-es* magasságig hatolnak fel. *A zárt gondolával* történt felszállás csúcsa: *22 km.* (Stevens és Anderson, 1935 november 11. Explorer II. nevű léghajó, Stratobowl Rapid City South Dakotaban, gömbtérfogat: 108.000 m³.) *A nyilt gondolával* való felszállás magassági rekordja: *11 km.* (Berson és Süring, 1901 július 31. Preussen nevű léghajó. A felszállás Berlin közelében történt. Gömbtérfogat: 8400 m³.) A *repülőgép 17 km-es* magasságot ért el. (Pezzi, 1938 október 22.)

*

Párában, azaz nagyon diffúz ködben, a cseppek sugara 2.5/10⁵ cm alatt van. A nem szitáló, ú. n. stabil köd- vagy vízfelhők cseppecskéi 5/10⁴ cm és 1/10² cm közötti nagyságrendűek. A rétegfelhőből szitáló esőcseppecskék sugara 5/10³ cm körül ingadozik és végül a közönséges eső cseppjeinek sugara 5/10² cm, 5/10 cm között váltakozik.

*

A felhők anyagát alkotó vízcseppek oly finom eloszlásúak, hogy 1 m³ felhőlevegő *néhány centigramm* vagy legfeljebb *néhány gramm* vizet tartalmazhat.

*

A mult században híressé vált az *abrus precatorius* nevű, borsóalakú növény. A cseh Nowack azt állította róla, hogy leveleinek elhelyezkedéséből sok mindent le lehet olvasni: *az időjárás változásait, viharokat, földrengéseket, sőt még a bányarobbanásokat is.* Mivel a teremtő Úristennel nem szállhatott perbe, a növényt nem szabadalmaztathatta, ezért különleges ládát készített a növény számára és azt szabadalmaztatta. A növényt Londonba vitte. A feltűnés eleinte nagy volt, a csodanövény népszerűsége azonban nem tartott sokáig, mert a Kew-Garden vezetősége hamarosan kimutatta a növény haszna-vehetetlenségét.

*

Általános tapasztalat szerint: azon felhőkben *a leggyakoribb a repülőgép eljegesedése,* amelyekben *a hőmérséklet 0 és —5 fok között van,* egyes esetekben azonban *—20 fokon is észleltek jegesedést.*



REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Németország Kettembell altábornagyot küldte ki Ankarába légügyi attasénak.

*

Az angol haditengerészetnél ejtőernyős alakulatokat szerveznek. A felállítás alatt levő új alakulatok a tengerész gyalogság kötelékeihez fognak tartozni. Hasonló alakulatok már az amerikai haditengerészetnél is vannak.

*

A német hatóságok által Párizsban letartóztatott francia repülők között ismert neveket találunk. Ezek: Cahuzac ezredes, a Párizs melletti le bourget-i légikikötő volt parancsnoka, Sadi Lecointe, a huszas évek ismert nevű sebességi és magassági repülőbajnoka, Lucien Bossoutrot, volt képviselő, aki ugyancsak a huszas évek elején távolsági repüléseivel tette ismertté nevét, továbbá Raffalovitch repülő hírlapíró. Letartóztatásuk oka valószínűleg a szabadkőműves mozgalomban való részvétel volt.

*

Savoronkovot, a szovjet haditengerészet légierőihez beosztott repülőtábornokot, vezérezredessé nevezték ki. Ő az első, aki a haditengerészet légierőinél ezt a magas rendfokozatot elérte.

*

Kanada a felállítandó tengerészeti légierők céljára repülőgéphordozók vásárlásával foglalkozik.

*

A Svédország fölötti német futárrepülőjáratok fenntartása elé a közelmultban diplomáciai akadályok gördültek amiatt, mert az egyik német futárrepülőgépen, amely svéd területen leszállásra kényszerült, szétszedett állapotban fegyveralkatrészeket találtak. A svéd kormány most újból engedélyezte a futárjáratok fenntartását Norvégia és Finnország között svéd felségterületen keresztül; kikötötte azonban, hogy a gépeknek feltűnően meg kell jelölve lenniök, fegyvert és fényképező készüléket nem szabad magukkal vinniök és a személyzet csakis polgári igazolványokkal ellátott, polgári ruhát viselő egyénekből állhat. A német légijáratok részére három útvonalat jelöltek ki szabad használatra. A déli vonalon repülő gépeknek Brommában, Stockholm repülőterén le kell szállniok.

A svéd közvélemény nem fogadta egyöntetű helyesléssel a német járatok engedélyezését, mert azt egyesek burkolt katonai járatoknak tekintik és helyesebbnek találnák, ha a kormány a semlegesség fenntartása érdekében visszavonná az engedélyt.

*

Peruban felállították az önálló légügyi minisztériumot. Az első légügyi miniszter Fernando Melgar repülőtábornok lett. A folyó költségvetési évben mintegy 13 millió svájci franknak megfelelő összeget fordítanak a légierők fejlesztésére. Ez az összeg az állami költségvetés 5 százalékának felel meg.

*

A német Focke-Wulf-gyár tervezési osztályának vezetője: Faehlmann főmérnök, 45 éves korában meghalt. A balti származású Faehlmann az első világháborúban az orosz haditengerészetnél szolgált. Később Németországba költözött, ahol az Arado-repülőgépgyárban, tíz évvel ezelőtt pedig a Focke-Wulf-gyárban talált alkalmazást. Itt Kurt Tankkal együtt számos újabb repülőgépkonstrukciónál működött közre. Vezetése alatt, illetve közreműködésével szerkesztették a Magyarországon is ismert Fw 56 Stösser, Fw 58 Weihe, a Fw 187 romboló, továbbá a Fw 189 közelfelderítő, a Fw 190 együléses vadász, a Fw 200 Condor-típusokat, valamint egy nagy működési sugarú szárazföldi repülőgépet, amelyet röviddel a háború kitörése előtt a Berlin—Newyork-i forgalomra szántak.

*

A Bologna ellen intézett egyik légitámadásnál meghalt Gardenghi olasz repülőezredes, a légügyi minisztérium sajtóosztályának hosszú időn át volt vezetője. Ő alapította a „Le Vie dell'Aria" c. repülésügyi folyóiratot és mint Balbo tábornagy bizalmasa, később Afrikába is elkísérte Balbót titkári minőségben.

*

A svéd repülőgépgyárakban alkalmazott mérnökök száma az 1938-beli 30-ról, 1943. közepére 1000-re emelkedett — írja svájci hírlapi közleményekre hivatkozva a német IDL.

*

A brit repülő-biztosítási társaság, amelyet még 1931-ben alapítottak, a repülő-biztosítási szakmában a háború után nagy fellendülésre számít.

*

A kölcsön- és bértörvény értelmében nem csak az Egyesült Államok látja el szövetségeseit hadianyaggal, hanem egyes cikkeket Anglia is szállít Amerikának. Így például Anglia — a német IDL szerint — 1943. március 31-ig 675 repülőgépet, nagymennyiségű rádiókészüléket és navigációs műszert szállított az amerikai légierőknek.

*

Az angol repülőipar 1500 gyárban, illetve műhelyben 1,750.000 munkást foglalkoztat. A háború után legfeljebb 200.000 munkást akarnak foglalkoztatni repülőgépgyártással.

*

Henry J. Kaiser, az ismert amerikai hajógyáros az amerikai kormánytól megbízást kapott az angol kormány részére két olyan kísérleti csavarrepülőgép előállítására, amelyeket a brit haditengerészet a tengeri hadműveleteknél kíván alkalmazni. A kísérleti repülőgépek építése megkezdődött. Az új típus a Vought—Sikorsky-féle csavarrepülőgéphez hasonló kivitelben készül.

Ha a kísérleti típus beválik, nagyobb számú megrendelés kiadását tervezik.

*

Az Amerikai United Aircraft Corp. — amint a német IDL írja — motorfelfüggesztő berendezést szerkesztett, amely a 2000 lóerős repülőmotorok ki- és beszerelését a sárkányból illetve sárkányba jelentékenyen megkönnyíti.

Gibson-görlőknek nevezik az amerikaiak azokat a rádiókészülékeket, amelyekkel a tenger fölött bevetett repülőgépeket felszerelik arra az esetre, ha a tengerre leszállni kényszerülnének. Ezek a készülékek 17 kg-ot nyomnak. Vízhatlan zsákba vannak becsomagolva és az adón kívül egy összecsukható sárkány, két üres léggömb, két antenna, egy hidrogénfejlesztő, egy jelzőlámpa és használati utasítás tartozik a készülékhez. A léggömbök az antenna hordozására szolgálnak. Néhány egyszerű kézmozdulattal fel lehet szerelni és S. O. S.-jeleket lehet leadni vele. A Bendix Aviation Corp. szerkesztette.

*

12.500 m-ről ugrott le ejtőernyővel az amerikai Loveless alezredes, hogy kipróbáljon egy oxigénlégző készüléket.

*

Jelzőlámpákat szerelnek az amerikai ejtőernyőkre, amelyekkel éjjeli bevetésnél utánpótlási anyagokat dobnak le az ejtőernyős vadászoknak. A jelzőlámpákat száraz elemből táplálják.

*

A svájci vitorlázó repülők legjobb magassági repülő teljesítménye az idén nyáron 1500 m volt, amelyet 23 perc alatt ért el a berni Frei.

*

Nobile olasz tábornok Spanyolországban előadást tartott nevezetes északsarki léghajóútjáról.

*

Lord Brabazon lett az angol Royal Aero Club elnöke.

*

A német, finn, svéd és dán légiforgalom képviselői együttes ülésre gyűltek össze Kopenhágában, ahol gazdasági kérdések kerültek megbeszélésre.

*

Négy légiforgalmi útvonal van Svédországban: Stockholm és Malmö, Malmö és Göteborg, Stockholm és a finn határ, továbbá Stockholm és a norvég határ között. Ezeken a vonalakon 50 km-ként kényszerleszállóhelyet, azonkívül 25 km-ként világító berendezéseket lé-

tesítettek; az utóbbit az éjjeli légiforgalom számára.

*

Londonban új, nagy légikikötő létesítésének tervével foglalkoznak. A légikikötőt a Temze partján tervezik.

*

Argentina ki akarja fejleszteni légiforgalmát és ezzel kapcsolatban egy új, korszerűen felszerelt légikikötő felépítésére készül.

*

A brazíliai új gumiültetvények üzembehelyezése folytán az Amazon-folyó völgyében lényegesen megélénkült a légiforgalom. Manaosban új légi kikötőt rendeztek be, amely a háború után fontos állomása lesz az Egyesült Allamok és Brazília között lebonyolításra kerülő légiforgalomnak.

*

Pierre Jean Latécoère francia repülőgépgyárigazgató, Párizsban meghalt. Latécoère a francia légiforgalom úttörőihez tartozott. Hazájában ő szorgalmazta elsőízben a rendszeres légiforgalom kiépítését a Dél-Atlanti Oceán felett, amely 1930-ban meg is valósult.

KATONAI HÍREK

Vitéz Kovács Endre alezredesnek a Kormányzó Ur Őfőméltósága, osztályának az ellenség előtt való eredményes vezetéséért a Magyar Érdemrend lovagkeresztjét adományozta, a hadiszalagon, kardokkal, Platthy Árpád őrnagynak pedig dicsérő elismerésének tudtul adását rendelte el a hadi szalag és a kardok egyidejű adományozása mellett.

*

A japán haditengerészet légierői a háború kitörésétől 1943 szeptember 15-ig lelőttek 4395 ellenséges repülőgépet, a földön pedig elpusztítottak 1683 repülőgépet.

*

Orlebar brit repülőaltábornagy 47 éves korában, súlyos betegség következtében meghalt. A brit repülő harcászat egyik kimagasló alakja volt, aki a háború alatt közel három éven át irányította a brit repülők kiképzését. 1927-ben, 1929-ben és 1931-ben a Schneider-serleg mérkőzésre készülő brit pilóták kiképzését vezette. Egyébként 1929-ben ő állította fel az 575 km/óra sebességi világrekordot. A Vickers Supermarine Spitfire vadászgép kifejlesztésében is szerepet játszott.

*

A szíriai, palesztinai és északafrikai brit repülőkiképző központokban főleg repülő gyalogsági kiképzéssel foglalkoznak. A Szicíliában bevetett ejtőernyős vadászokat és repülőgyalogságot szintén itt képezték ki.

*

A RAF 1943. év első öt hónapjában 1000 — nagyobbrészt nagyteljesítményű — bombázó repülőgépet vesztett. A veszteség egyedül a Ruhrvidék fölött 600 bombázó volt 7000 főnyi repülő személyzettel.

A brit légierők teljes személyzeti vesztesége a fenti időszakban 11.000 ember volt.

*

Fokvárostól 160 km-nyi távolságra a brit kormány számlájára nagykiterjedésű, korszerű repülőteret rendeznek be.

*

Augusztusban az amerikai Quincyben új repülőgéphordozót bocsátottak vízre. Az új hajó az Essex-osztályhoz tartozik, amelyből tizenegy darabot rendeltek meg. Közülük négyet a Betlehem-hajógyárban, hetet pedig a Newport News-hajógyárban. A Betlehem-gyárban rendelt hajók közül ez a harmadik hajó, amely a négy közül elkészült. Az első kettőt: a »Lexington«-t (régi nevén »Cabot"-ot), valamint a „Bunker Hill"-t már 1942 második felében vízre bocsájtották. A most készült harmadik hajó a „Wasp" nevet viseli, annak a „Wasp" nevű repülőgéphordozónak emlékére, amelyet a japánok 1942 szeptember 15-én Gaudalcanarnál elsüllyesztettek.

Az új „Wasp" 26.000 tonnás. Legénysége 2000 fő. 100 repülőgépet szállít. A „Normandie" karbahelyezése és átalakítása repülőgéphordozóvá szintén befejezéshez közeledik. Uj neve „Lafayette" lesz. A hajó a newyorki kikötőben átalakítás közben tudvalevően kigyulladt és berendezésének nagy része elégett.

*

Az új amerikai repülőgéphordozó vízrebocsátásával kapcsolatban érdemes seregszemlét tartani az amerikai flotta repülőgéphordozóinak sorsáról.

Az áprilisban elsüllyedt »Ranger«-rel az utolsó tagja is elsüllyedt annak a 7 egységből álló repülőgéphordozó állománynak, amellyel az Egyesült Allomok 22 hónappal ezelőtt a háborúba léptek.

A „Saratoga" (33.000 t) a Pearl Harbour-i japán támadásnál merült el.

A »Lexington« (33.000 t), az előbbi testvérhajója, továbbá

a „Yorktown" (19.500 t), a korall-tengeri csatánál,

a „Wasp" (14.700 t),

az „Enterprise" (19.000 t) és

a „Hornet" (19.900 t) szintén a Csendes-Oceánon vesztek el.

A „Ranger" elsülyesztése előtt egy nappal bocsátották vízre az „Intrepid"-et (26.000 t), amely az „Essex" osztályhoz tartozó repülőgéphordozók egyike. A veszteségeket azzal igyekeznek ellensúlyozni, hogy cirkálókból és szállítóhajókból alakítanak át segéd-repülőgéphordozókat.

Az amerikai repülőgéphordozók fokozott építését a német lapok összefüggésbe hozzák azzal, hogy King tengernagy, az amerikai flotta jelenlegi parancsnoka, maga is tengerészrepülő és régebben a haditengerészet légierőinek parancsnoka volt. Már békében nagy propagandát fejtett ki a repülőgéphordozók építése érdekében.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1943. évi július, augusztus hóban — beérkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Beiersdorf Vegyészeti Gyár Rt., 300, Bese János Kassa, 10, Komárom vm. 45, Gelenca község 50, Porcsin Gyula Derecske 7, Kaiserhán János Felsőszinevér 2, Felsőrákos község 50, M. kir. váci 7. honv. bev. közp. g. hiv. 47.59, Zalai Erdőértékesítő kft., Komárváros 48.88, M. kir. honv. bev. közp., Nagykáta 24, Jánoshalma község 150, Farkas Ambrus Kiskunmajsa 5, herceg Odescalchi Károly 10, Debrecen város 1000, Királyfiakarcsa község 60, Amadékarcsa község 30, Magyarkeresztúr község 20, vitéz Kiss István 50, Bp., Oroszlány község 50, Bálint János Hajduhadház 100, Bese János Kassa 10, Bihar vm. 5955, M. kir 110/30. táb. munkásszázad par., Szárhegy 10.92, Debrecen város 10.000, Gyenge Demjén p. 50, Pamlény község 10, Porcsin Gyula Derecske 7, Kunszentmárton község 200, Ujpetre község 113, Kiskassa község 35, Szászfa község 10, Károlyfalva község 100, Gagyvendégi község 5, Gagybátor község 5, Cica András Lőrinci 5, Kelemen László Lőrinci 5, Nagyszénás község 150, Pálmay László fdgy. 30, Técsői járási főszolgabírói hiv. 30, Sopronhorpács község 15, Völcsej község 10, M. kir. váci 7. honv. bev. közp. g. h., Vác 21.56, Rozsnyó megyei város 600, Födi Ferenc honvéd Bp. 4, Földes község 50, Kisújszállás község 815, Kisterenye község 100, Mezőtelegdi Hangya Szövetkezet 100, Tatabánya község 1.000, Törökszentmiklós község 200, Hidegség község 10, Bodrogkisfalud község 50, Nagyrév község 50, M. kir. hódosányi népiskola, Hodosány 7.50 pengő.

AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL....

(16.)

Elégedetten dörzsölte kezeit, amikor Dani eléje vezette a három bilincsbevert foglyot. Meleg kézszorítást váltott alárendeltjével:

– Nagyon jó munkát végzett, fiam! — tört ki. — Már féltem, hogy kicsúszik kezei közül a tettes, de az ilyen csalódást, mint a mostani, sohasem bánom.

— Átkozott egy ügy volt! — mormolta Dani s miután a foglyokat őrizet végett átadta két helyi detektívnek, főnökével együtt a szálló felé indult. Hosszú beszélgetésbe fogtak s Lamarra kezdte:

— Először Mahlerről, majd a többi utasokról is távirati úton kértem részletes adatokat Hamburgon át Berlinből és Stockholmból. Az így nyert közlések alapján gyanum hamarosan Selbiusra terelődött. Kábelösszeköttetésbe léptem személyes rendőrismerőseimmel is s megtudtam tőlük, hogy az ujságíró az anyagi tönk szélén állott. Évi százezer korona jövedelméből kétszerannyit költött a lóversenyre és a kártyára! Mahlerrel üzleti viszonyban állott, egy gyöngysort vásárolt tőle, az árát azonban nem fizette ki. Mahler mégis hallgatott. úgylátszik, igéretet tett neki a számla kiegyenlítésére... vagy ki tudja?!

— Feltevésem tehát a helyes nyomon járt! — állapította meg örömmel Dani s elmondta az ő élményeit és következtetéseit.

— Nem mondhatom, hogy tökéleteset végzett, — dörmögte Lamarra és szája másik csücskébe biggyesztette át az elmaradhatatlan szivart, — de tekintetbevéve a rendelkezésére álló rövid időt, hihetetlen sokat tett az ügy feltárására. Minden dicséretem az öné!

— Azt hittem már, hogy teljesen meg lesz velem elégedve, — sóhajtott fel Dani, de azután megnyugodva folytatta. – És most visszamegyünk foglyainkkal?

— Természetesen, de nem repülőgépen, hanem a helyi forgalmat lebonyolító gőzösön. Holnap érkezik. Remélem, lesz egy megbízható cellája, mert Fischer és Reimann minden hájjal megkent két gazfickó, akik nem szalasztják el az alkalmat a menekülésre. No de most látogassuk meg útitársait!

Mindnyájan a szálló szalonjában gyültek össze és egykedvüen hallgatták Stella Rayner csevegését, aki amiatt panaszkodott, hogy most nem veszik ujságírók körül. El is határozta, hogy azonnal visszatér a kontinensre.



A többiek útjuk továbbfolytatása mellett döntöttek, azonban egy pihenőnapot kértek, hogy az eddig átélt izgalmakat kiheverjék. A repülőtérparancsnok rádión továbbította a kérelmet a társaság vezérigazgatójához azzal, hogy csak holnap induljon a következő clipper.

Max Mertens komoran üldögélt a szalon egyik sarkában. A dívával való idilljének szemmelláthatólag vége szakadt. Mersson szenátor azonban, akinek nyilván megtetszett az energikus, talpraesett fiatalember, magához intette őt:

— Tényleg a lakatlan repülőbiztosító-állomásra készül? — Nem szegődne-e mellém? Ügyeljen azonban, mert nem türöm a kilengéseket!

Mertens a főnöke mellett ülő Elisa Bollsonra pillantott. Az ő nyugodt szépsége szöges ellentétben állott Stella ingatagságával, erőszakos és feltűnésre vágyó természetével. Ugy tünt fel előtte, mintha Elisa lenne az álmodott eszmény. Határozott.

— Elfogadom az ajánlatot, szenátor úr! Tegyen próbára!

— Eljön velem Rióba és ha addig megfelel, megkötjük a szerződést!

Másnap a kis gőzös magára szedte Stella Raynet, Lupitát, Danit, Lamarrát, Grubert és a foglyokat s hamarosan kipöfékelt a kikötőből — biztonságosan a harcos óceánra.

Az ott maradottak kendőlobogtatással búcsúztak tőlük: majdnem közös balsorsuk lett, amitől csak a véletlen törékeny hajszála óvta meg őket.

*

Három hónap mulva folyt le az izgalmas bűnper és ezen teljesen fény derült Theodor Mahler és Edgár Selbius szövevényes viszonyára. A bűnös hírneve és a légiforgalmi társaság gépeinek az eseményekben való szerepe hihetetlen tömegeket vonzott a tárgyalásra és az ujságoknak napokon át meg volt a szenzációjuk.

Selbius nyolcszázezer svájci frankkal tartozott Mahlernek és a gyöngykereskedő halálában látta az egyetlen kiútat.

Lamarrának és Daninak, mint az eset rendőri közegeinek, szintén jelen kellett lenniök a tárgyaláson. Dani, a főhős, napokon át az ujságírók kérdésözönében vergődött és így nem csoda, hogy örömmel fogadta az ítéletkihirdetést, amely mindhárom vádlottat halálbüntetéssel sujtotta és neki lehetővé tette, hogy mielőbb pihenőre térjen a sok mihaszna zaklatás után. El is határozták Lamarrával együtt, hogy a legelső gőzössel visszatérnek a boldog Azóri-szigetekre.

A hajóraszállás előtt megvették a legfrissebb ujságokat:

— Az ördögbe is! Nézzen csak ide rendőrfőnök úr! — kiáltott fel Dani. — Nem a mi színésznőnket ábrázolja ez a kép?

— Stella Raynert?... De igen!

— Egy film főszerepét játssza, melynek címe: Az Ezüstkondor nem válaszol...

— Jól kihasználta az alkalmat! De figyeljen erre a másik hírre: Mersson szenátor küldetése Rióban teljes sikerrel járt! Mit szól ehhez?

Dani felkacagott és a vízbehajította az ujságját.

A hajó szirénája felüvöltött.

Vége.





A 13. Ezermester repülőünnepsége



Az egyik legrégibb vitorlázórepülő egyesület, a 13. sz. MÁVAG Ezermester cserkészcsapat szeptember 19-én bensőséges házi ünnepséget tartott. A vállalat vezérigazgatója, *Bornemisza Béla*, meglátogatta az egyesületet a Hármashatárhegyen. Ebből az alkalomból a gyári szabadidőszervezet is kirándulást rendezett a vitorlázórepülés megismertetése céljából. A vezérigazgató érkezése után szemlét tartott a repülők felett, majd Kelemen Ottó ü. v. elnök vezetésével megtekintette a gépparkot és az üzemi berendezéseket. Ezután levonultak az alsó hangárhoz és iskolázást mutattak be a megjelenteknek. A repülő ünnep nagy propagandát fejtett ki a vitorlázórepülés érdekében.



Szerkesztői üzenetek

Hordós István, Budapest. Felhivjuk figyelmét a Liberátor mai számunkban közölt ismertetésére.

Ifj. Fülöp László, Jászberény. A stuka (zubó) zuhanótámadásakor a pilóta nem ájul el, de kisebbfokú öntudatlanság bekövetkezhet pár pillanatra. A gépet zuhanásból nem műszer veszi ki, hanem a pilóta, de munkája megkönnyítésére a magassági kormány automatikus szabályozószerkezettel van ellátva, mely a felemelkedés egyenletességét biztositja. Tehát a pilótának más dolga nincs, mint kellő pillanatban »hasrahúzni« a magassági kormányt amennyire ezt a gát engedi.

Ifj. Bihary Mihály, Komárom. 1. A Vickers Supermarine Spitfire legújabb ismert változata a Spitfire IX. Sebessége 645 km/óra. Merlin 61. motorral repül. Fegyverzete 2 db. 20 mm-es gépágyú és 4 db 7.7 mm-es géppuska. 2. A Kittyhawk (Curtiss P 40 F) a Tomahawk (Curtis P 40 B) továbbfejlesztése. Mindkettő együléses vadász és némi szerkesztési eltérésen kivül a motorokban különböznek: az előbbi Merlin, az utóbbi Allison motorral repül. A Kittyhawk sebessége 570 km, a Tomahawké 540 km. Mindkettőnek fegyverzete 6 géppuska. 3. A Mustang a North-American gyár együléses vadásza. Motorja Merlin 20. 570 km-es sebességgel repül. 6 géppuska alkotja fegyverzetét. 4. A Bristol-Beaufighter kétüléses, kétmotoros romboló, 510 km/óra sebességgel. Fegyverzete 4 db 20 mm-es gépágyú és 6 merev géppuska. 5. A Stirling, a Short-gyár négymotoros nehézbombázója. A legnagyobb angol szárazföldi harcigép. Szárnyszélessége 38.80 m, repülősulya 32 tonna. Herkules motorjaival 510 km-es legnagyobb és 400 km-es utazósebességet repül. Személyzete 7—8 fő. Legtöbb bombaterhe 8 tonna. Fegyverzete: 3 géppuskatorony.

Borsos Sándor, Budapest. A légihaderők szervezetének felépitése rendszerint a következő részekre tagozódik: raj, század, osztály, ezred végül hadosztály.



Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

⊙

MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 19.20 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 50 pengő. Egyes szám ára 80 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása.

Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


FAG
FAG